

**Die Entstehung des
Karlsruher Stadtbahnsystems
1957 bis 2004**

Zur Erlangung des akademischen Grades des

DOKTORS DER PHILOSOPHIE

(Dr. phil.)

von der Fakultät für Geistes- und Sozialwissenschaften

des Karlsruher Instituts für Technologie

angenommene

DISSERTATION

von Dipl. Wi.-Ing. Jochen Allgeier aus Karlsruhe

Dekan: Prof. Dr. Andreas Böhn

1. Gutachter: Prof. Dr. Rolf-Jürgen Gleitsmann-Topp
Leiter der Abteilung II – Technikgeschichte –
des Instituts für Geschichte
2. Gutachter: em. Prof. Dr.-Ing. Dirk Zumkeller
Emeritierter Leiter des Instituts für Verkehrswesen
Fakultät für Bauingenieur und Vermessungswesen

Tag der mündlichen Prüfung: 6. Februar 2013

Danksagung

Die hier vorliegende Arbeit ist neben meiner Tätigkeit als kaufmännischer Angestellter bei den VBK – Verkehrsbetrieben Karlsruhe GmbH und in Personalunion für die Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (AVG) und die Karlsruher Verkehrsverbund GmbH (KVV) entstanden. Während dieser Zeit bot sich mir die Gelegenheit, mich intensiv auch mit der Geschichte der drei Karlsruher Verkehrsunternehmen VBK, AVG und KVV und der Entstehung des Karlsruher Modells zu beschäftigen, sowie in den Registraturen der drei Unternehmen Akten einzusehen und zu nutzen.

Bei der Erstellung dieser Arbeit wurde mir vielfältige Unterstützung zuteil. Mein besonderer Dank gilt dem Erstgutachter Herrn Prof. Dr. Rolf-Jürgen Gleitsmann-Topp für die Bereitschaft die Arbeit anzunehmen sowie die wohlwollende Betreuung und Unterstützung in den Jahren ihrer Erstellung. Weiterhin möchte ich Herrn Prof. Dr.-Ing Dirk Zumkeller für die Übernahme der Funktion des Zweitgutachters danken. Darüber hinaus bedanke ich mich bei den Herren Prof. Dr. Jürgen Rekus, Prof. Dr. Kurt Möser und Prof. Dr. Dr. Johann Beichel, die Mitglieder meiner Promotionskommission waren.

Dank gebührt auch den Herren Prof. Dr. Heinz Kunle und Prof. Dr. Günther Grünthal dafür, dass sie mein Bestreben, parallel zu meinem Erststudium auch Geschichte zu studieren, förderten und unterstützten.

Ich bedanke mich auch bei allen, die mir mit Rat und Tat zur Seite gestanden haben und sich die Zeit nahmen, mir für Interviews zur Verfügung zu stehen. Besonders erwähnen möchte ich dabei meine Kollegen bei den VBK, insbesondere Herrn Carsten Strähle, Herrn Rupert Bruder, Herrn Horst Stammler, Herrn Peter Forcher und Herrn Wolfgang Weiß, die mich stets unterstützten, Interviews gaben, Zugang zu den notwendigen Unterlagen gewährten, mich ermutigten und mir bei Bedarf auch ihre persönlichen Archive zur Verfügung stellten. Außerdem danke ich Herrn Klaus Bindewald und Herrn Dr.-Ing. Bastian Chlond für hilfreiche Gespräche und fachliche Hinweise.

Ein besonderes Anliegen ist es mir auch meiner Familie und meinen Freunden zu danken, Allen voran meiner Mutter, die mir meine Ausbildung ermöglicht und mich jederzeit unterstützt hat.

Jochen Allgeier

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	13
2	Beschreibung des Verkehrsgebiets des Karlsruher Modells	21
2.1	Verkehrsunternehmen der Stadt Karlsruhe–Zuständigkeiten	22
2.2	Das Stadt- und Straßenbahnnetz nach dem Karlsruher Modell.....	25
2.2.1	Die innerstädtischen Straßenbahnlinien der VBK	25
2.2.2	Die Stadtbahnlinie S1/S11 Bad Herrenalb/Ittersbach – Karlsruhe – Linkenheim-Hochstetten	26
2.2.3	Die Stadtbahnlinie S2 Rheinstetten – Karlsruhe – Stutensee.....	28
2.2.4	Die Stadtbahnlinie S31/32 Menzingen/Odenheim – Bruchsal – Karlsruhe Hbf – Ettlingen West – Rastatt – Forbach/Achern.....	28
2.2.5	Die S4 Öhringen – Heilbronn – Eppingen – Bretten – Karlsruhe – Durmersheim – Rastatt – Baden-Baden – Achern	29
2.2.6	Die Stadtbahnlinie S41 Karlsruhe – Durmersheim – Rastatt – Freudenstadt (– Eutingen im Gäu)	30
2.2.7	Die S5 Wörth – Karlsruhe – Pfinztal – Pforzheim – Bietigheim-Bissingen	30
2.2.8	Die S6 Pforzheim – Bad Wildbad.....	31
2.2.9	Die S9 Bruchsal – Bretten – Mühlacker.....	32
2.2.10	Die S51/52 (Karlsruhe –) Wörth – Germersheim	32
3	Die Stadtbahn auf NE- und Straßenbahnstrecken	35
3.1	Die Albtalbahn.....	35
3.1.1	Die Geschichte der Albtalbahn von 1885 bis zum Ende des II. Weltkriegs	35
3.1.2	Die Albtalbahn vom Ende des II. Weltkriegs bis 1953.....	41
3.1.3	Aufnahme von Gesprächen über die Albtalbahn im Jahr 1953	42
3.1.4	Besprechungen in Karlsruhe im zweiten Halbjahr 1953.....	44

3.1.5	1954 – weitere Besprechungen	55
3.1.6	1955 – Denkschriften der Stadt Karlsruhe und des Landes Baden-Württemberg	58
3.1.7	1955 – weitere Besprechungen	69
3.1.8	1956 – es wird weiter verhandelt	75
3.1.9	1957 – der Durchbruch.....	76
3.1.10	Die Stadt Karlsruhe als alleiniger Gesellschafter der AVG	80
3.1.11	1957 – die Gründung der AVG	84
3.1.12	Beginn der Bauarbeiten auf der Talstrecke Karlsruhe - Herrenalb	85
3.2	Der Seitenast Busenbach – Langensteinbach – Ittersbach	87
3.2.1	Zunächst nur bis Langensteinbach	87
3.2.2	Der Neubau des Streckenabschnitts Langensteinbach – Ittersbach.	105
3.2.3	Wiederaufnahme der konkreten Planungen der Verlängerung Langensteinbach – Ittersbach	110
3.2.4	Trassenführung: Über Spielberg – oder nicht?	110
3.2.5	Die Finanzierung der Strecke Langensteinbach – Ittersbach	114
3.2.6	Die Verkehrsentwicklung auf der Albtalbahn.....	121
3.3	Kosten der Renovierung der Albtalbahn	122
3.4	Die Fahrzeuge der AVG und der VBK der 1950er, 1960er und 1970er Jahre.....	123
3.4.1	Zwei- und Vierachser	123
3.4.2	Gelenktriebwagen.....	127
3.5	Resümee des Umbaus der Albtalbahn	135
3.6	Die Stadtbahnlinie S2 Rheinstetten – Stutensee	137
3.6.1	Vorgeschichte – die Kleinbahn Spöck – Durmersheim, das „Lobberle“	137
3.6.2	Ein neugebauter Abschnitt – vom Hauptfriedhof in die Waldstadt	143

3.6.3	Der Südstast der S2	144
3.6.3.1	Die Straßenbahn in die Rheinstrandsiedlung	145
3.6.3.2	Die Stadtbahnstrecke S2 nach Rheinstetten	150
3.6.3.3	Wieder nach Durmersheim?	159
3.6.4	Der nördliche Teil der S2: Karlsruhe – KA-Hagsfeld – Blankenloch	166
3.7	Die Fahrzeuge ab 1980 – die Stadtbahnwagen und die Niederflurwagen	185
3.7.1	Gleichstromstadtbahnwagen	185
3.7.2	Die Straßenbahnwagen der 1990er Jahre und des ersten Jahrzehnts des neuen Jahrtausends – die Niederflurstraßenbahnen	195
3.8	Die Stadtbahnlinien S31/S32 Bruchsal – Menzingen/Odenheim: Die Kraichtal- und die Katzbachtalbahn	199
4	Gutachten, Ausbau und Tunnelpläne: Karlsruher ÖPNV-Planung seit dem II. Weltkrieg..	221
4.1	Vorgeschichte	221
4.1.1	Pferde- und Dampfbahn – die ersten Karlsruher Straßenbahnen	221
4.1.2	Die Elektrifizierung der Karlsruher Straßenbahn und Gründung der VBK	222
4.2	Pläne für den Wiederaufbau der Kaiserstraße nach dem II. Weltkrieg	224
4.3	Ein Vorkriegsproblem gewinnt erneut Aktualität – das Problem der Albtalbahn	225
4.4	1956 bis 1961 – Erstellung eines neuen Verkehrslinienplans (Hauptverkehrsstraßennetz)	225
4.5	Die ÖPNV-Gutachten ab Mitte der Sechzigerjahre.	228
4.6	1966 –Überlegungen für eine U-Strab: Das Gutachten der WIBERA	229
4.7	1968 – Oberbürgermeister Klotz: Eine U-Strab in fünf bis sieben Jahren	241
4.8	1968 – Die Untersuchung von Professor Leutzbach	247
4.9	1970 – Abschied von der „autogerechten Stadt“	248

4.10	1971 – Ein „Stadtbahnhof“ auf dem Mendelssohnplatz? Der Raumordnungsplan der Planungsgemeinschaft Zentrales Oberrheingebiet.....	251
4.11	1971 – Die Untersuchung Unterpflasterstraßenbahn Karlsruhe	254
4.12	1972 –Studie „Stadtbahn Karlsruhe“ der Stadtverwaltung Karlsruhe.....	273
4.13	1973 – Studie zum Personenverkehr in der Region Mittlerer Oberrhein: Ein Eisenbahntunnel unter der Karlsruher Innenstadt?	277
4.14	1975 und 1980– Das Gutachten von Funck, Pampel und Schaechterle für den Regionalverband	281
4.14.1	1975 – Tatsächlich ein Eisenbahntunnel unter Karlsruhe ?.....	281
4.14.2	Bessere Abstimmung der Verkehrssysteme und ein Verkehrsverbund in der Region Karlsruhe?.....	285
4.15	1976 – Entwurf einer „Kompakt-U-Bahn“	289
4.16	1978 – Inbetriebnahme des neuen Betriebshofes West	299
4.17	1980 – Neue Planungen für einen Eisenbahntunnel unter Karlsruhe	302
4.17.1	1990 – Kruks Variante: Gemeinschaftsnetz VBK/DB.....	313
4.18	1983 – Eine Kleinprofil-U-Bahn für Karlsruhe?	316
4.19	1983/1984 – „Die Zweisystem-Untersuchung“	323
4.20	1983 bis 1994 – Anschluss in drei Akten: Die Straßenbahn nach Oberreut.....	324
4.21	1989 bis 2004 – innerstädtische Straßenbahnstrecken werden eingeweiht	327
4.21.1	Straßenbahnverlängerung Siemensallee 1989.....	327
4.21.2	2000 – Eröffnung der „Kulturlinie“	328
4.21.3	2000 – Verlängerung der Linie 4 ins Europaviertel.....	329
4.21.4	2004 – Durlacher Allee – Durlach-Aue - Wolfartsweier	329
4.22	1989 – U-Strab-Untersuchung der Stadt Karlsruhe	330
4.23	1991 – Strategien und Maßnahmen für einen stadtverträglichen Verkehr	336

4.24	1992 – Eine weitere U-Strab-Untersuchung der Stadt Karlsruhe	337
4.24.1	Kriegsstraßenvarianten	338
4.24.2	U-Strab-Varianten	342
4.25	1994 – Stellungnahme zum Entwurf des Generalverkehrsplanes Baden-Württemberg	346
4.26	1996 – Der Bürgerentscheid zur U-Strab-Bypass-Lösung	348
4.27	1996 – Doch durch die Kriegsstraße?	351
4.28	1997 – Die Umgründung der VBK in eine GmbH	352
4.29	1997 – Das ÖPNV-Entwicklungskonzept der VBK	352
4.30	1998 – Das ÖPNV-Konzept der Ortsgruppe Durlach der Partei Bündnis 90/Die Grünen für Durlach und Umgebung	355
4.31	2002 – Bürgerbeteiligung, die „Kombilösung“ und der nächste Bürgerentscheid	357
4.31.1	Arbeitskreis ÖV und „City 2015“	357
4.31.2	Das Konzept der drei Professoren Rothengatter, Scholl und Zumkeller	359
4.31.3	Der Bürgerentscheid zur Kombilösung	362
4.31.4	Realisierung der Kombilösung	362
4.32	Resümee der ÖPNV-Planungen in Karlsruhe	363
5	Die Stadtbahn auf DB-Infrastruktur – Mischbetrieb zwischen Vollbahn und Stadtbahn	367
5.1	Die Hardtbahn Karlsruhe – Neureut – Eggenstein-Leopoldshafen – Linkenheim-Hochstetten: Die erste Stadtbahn auf Bundesbahngleisen	367
5.1.1	Die Vorgeschichte bis zum Ende des II. Weltkriegs	367
5.1.2	Nach dem II. Weltkrieg: Verkehrsprobleme auf der Hardt	370
5.1.3	1968 – Die Untersuchung von Professor Leutzbach zur Hardtbahn	378

5.1.4	Nach dem Leutzbach-Gutachten	389
5.1.5	Die Nordbahn – die Straßenbahnstrecke in die Nordweststadt.....	391
5.1.6	Die Stadtbahn nach Neureut.....	398
5.1.7	Die Verlängerung bis Eggenstein-Leopoldshafen.....	410
5.1.8	Die Verlängerung bis Linkenheim-Hochstetten.....	419
5.1.9	Die weitere Entwicklung auf der Hardtbahn.....	424
5.1.10	Resümee der Entwicklung der Hardtbahn.....	426
5.2	Die Stadtbahnlinie S4 Baden-Baden – Karlsruhe – Bretten – Eppingen (– Heilbronn).....	428
5.2.1	Die Idee zum Zweisystem-Stadtbahnwagen	428
5.2.2	Die Untersuchungen zum Gemeinschaftsbetrieb Stadtbahn / DB	430
5.2.3	Die Entwicklung des Zweisystem-Stadtbahnwagens.....	431
5.2.3.1	Theoretische Konzeption des Stadtbahnfahrzeugs	431
5.2.3.2	Die LNT-Richtlinie	435
5.2.3.3	Das Mischprofil	438
5.2.3.4	Die Zweisystem-Stadtbahnwagen der ersten Generation	442
5.2.3.5	Die Zweisystem-Stadtbahnwagen der zweiten Generation – die Mittelflurwagen.....	454
5.2.4	Die Stadtbahnlinie B von Karlsruhe nach Bretten – die erste Zweisystemlinie	457
5.2.4.1	Die Planung und die politische Arbeit	457
5.2.4.1.1	Die Präsentation der Durchführbarkeitsstudie	457
5.2.4.1.2	Anschluss an das Karlsruher Straßenbahnnetz in Durlach, Planungen und Linienführung in Grötzingen.....	462
5.2.4.1.3	Planungen im Landkreis Karlsruhe.....	482
5.2.4.2	Bau und Umbau der Strecke Karlsruhe-Durlach – Bretten (– Eppingen)	490

5.2.4.3	Die Eröffnung der Linie B Karlsruhe – Bretten.....	497
5.2.4.4	Die Linie S4 Nord Karlsruhe – Bretten – Eppingen – (Heilbronn)	502
5.2.4.5	Die Linie S4 Süd (S7) Karlsruhe – Rastatt – Baden-Baden	506
5.2.4.5.1	Karlsruhe – Rastatt – Baden-Baden Hauptbahnhof	506
5.2.4.5.2	Planungen zur Verlängerung in die Baden-Badener Innenstadt	509
5.3	Die Linie S5	510
5.3.1	Die Linie S5 (West) Karlsruhe – Wörth.....	510
5.3.2	Die Linie S5 (Ost) Karlsruhe - Pforzheim	524
5.3.2.1	Vorlaufbetrieb Karlsruhe – Pforzheim.....	532
5.4	Die Bahnreform 1994 und die Regionalisierung.....	533
5.5	Die Gründung des Karlsruher Verkehrsverbundes KVV	539
5.5.1	Gemeinschaftstarife und frühe Überlegungen für einen Verkehrsverbund im Raum Karlsruhe.....	539
5.5.2	Die Tarifgemeinschaft VBK/AVG.....	539
5.5.3	Die Verkehrsgemeinschaft Ettlingen VGE	542
5.5.4	Die 1990er Jahre – der KVV wird gegründet	544
5.5.5	Marketing	559
5.5.6	Resümee KVV.....	562
5.6	Die Stadtbahnlinien S3 Karlsruhe – Bruchsal und S9 Bruchsal – Bretten (– Mühlacker).....	563
5.6.1	Die S3 Karlsruhe – Bruchsal.....	565
5.6.2	Die S9 Bruchsal – Bretten (– Mühlacker).....	567
5.7	Die weitere Expansion der Karlsruher Stadtbahn.....	572
5.7.1	Die S41 Karlsruhe – Rastatt – Freudenstadt (– Eutingen im Gäu)	573
6	Resümee	585

7	Abkürzungsverzeichnis	603
8	Abbildungsverzeichnis	605
9	Literaturverzeichnis.....	611

1 Einleitung

In einer Zeit, in der die von Carl Benz 1886 eingereichte Patentschrift des Automobils zum Weltdokumentenerbe erklärt¹ wird, und in der Wissenschaftler, Experten und Politiker in aller Welt über die zukünftigen Möglichkeiten der Elektromobilität nachdenken, scheint es angebracht, sich auch einmal wieder mit einem Verkehrsmittel zu beschäftigen, das bereits seit mehr als 100 Jahren für ökologisch vertretbare und nachhaltige Elektromobilität steht, nämlich dem Rad-Schiene-System mit elektrischen Fahrzeugen, sprich: den elektrischen Straßen- und Eisenbahnen.

Und im Speziellen mit einem System, das in der Geburtsstadt des Auto-Erfinders Carl Benz konzipiert und realisiert wurde. Dieses System verbindet die Straßen- und Eisenbahn miteinander, sorgte in der -Branche des öffentlichen Nahverkehrs weltweit für beträchtliches Aufsehen: Das inzwischen weltbekannte und oft kopierte² sogenannte „Karlsruher Modell“, das in Frankreich beispielsweise unter der Bezeichnung „Tram-Train“ bekannt ist,³ das Karlsruhe zu einem „Mekka des Nahverkehrs“ machte.⁴

Die vorliegende Arbeit soll die Entstehung, den Ausbau und die Folgen des Karlsruher Stadtbahnsystems zwischen 1952 und 2004 beleuchten. Im Titel wurde die Jahreszahl 1957 gewählt, da in diesem Jahr die AVG für anlässlichden Umbau der Albtalbahn gegründet wurde.

Dabei soll nicht nur die Entstehung an sich, sondern auch die Planungsgeschichte des „Karlsruher Modells“ und des Karlsruher ÖPNVs dargestellt werden. Warum konnte ein solches System gerade in Karlsruhe entstehen? Wer war dafür verantwortlich? Wer hatte die Idee zu diesem Modell, waren es mehrere Personen, waren es Weiterentwicklungen auf einer Basis von vorhandenen Entwürfen, oder gab es den „Einen“, der es erfunden, konzipiert und realisiert hat? Und wenn ja, wer war dieser Eine?

¹ Vgl. „Unesco-Urkunde für Benz-Patent überreicht“. Internet: <http://www.unesco.de/5876.html>. Zugriff 28. Mai 2012.

² Vgl. Ludwig, Dieter; Kühn, Axel: Das Karlsruher Modell und seine Übertragbarkeit. Der Gedanke eines Mischbetriebs ist inzwischen anerkannt. In: Der Nahverkehr. Heft 10/95. Düsseldorf, 1995. S. 12–22.

³ Vgl. Karlsruher Verkehrsverbund (Hrsg.): Stammler, Horst; Nowak-Hertweck, Georg: Der Lotse geht von Bord. S. 5. In: KVV-Magazin. Sonderausgabe. S. 4–5. Karlsruhe 2006.

⁴ Zitat Janzing, Bernward: Kaffee und Croissants in der Straßenbahn. Fahrpläne auf dem Bierdeckel. S. 57. Villingen-Schwenningen 1999. In: RegioTrans 1999. S. 57–60. VBK-Registatur. Ordner Bibliographie II.

Gab es ein Gesamtkonzept? War es ein Projekt, das von Anfang an so, wie es realisiert wurde, in seiner Gesamtheit feststand, exakt so geplant war und im Verlauf von mehreren Jahrzehnten umgesetzt wurde? Oder war es eine Aneinanderreihung von Einzelmaßnahmen? War es ein geplanter, auf lange Sicht angelegter und durchgängig umgesetzter Prozess, oder handelte es sich eher um eine Art Evolution, bei der sich, vielleicht zufällig, Schritt an Schritt gereiht hat? Und wenn es eine Art Evolution, war, wer hatte zu welcher Zeit welche Idee zu welcher Einzelmaßnahme?

Die Arbeit gliedert sich in drei Hauptteile:

1. Im ersten Teil wird die Geschichte der Umwandlung dreier für den deutschen Südwesten typischen Nebenbahnen privater Betreiber in Stadtbahnstrecken dargestellt – zwei mit Meterspur, eine mit Regelspur. Dazu gehörten die Albtabahn Karlsruhe – Ettlingen – Herrenalb/Ittersbach, die Nebenbahn Bruchsal – Hilsbach/Menzingen (später Bruchsal – Menzingen/Odenheim) und die Karlsruher Lokalbahn Spöck – Karlsruhe – Stutensee. Diese drei Eisenbahnen, von privaten Konsortien zwischen 1890 und 1910 erbaut und zunächst von ihnen betrieben, mit chronischer Unterdeckung arbeitend und infolgedessen fortwährend unter Instandhaltungsstau leidend, sodass ein Teufelskreis entstand: Wegen mangelnder finanzieller Mittel konnte nicht investiert werden. Als Folge der mangelnden Investitionen fehlten einerseits Komfort und Zuverlässigkeit und somit die Fahrgäste, andererseits stiegen die Unterhaltungskosten von Infrastruktur und Fahrzeugen, was wiederum zu fehlenden finanziellen Mitteln für Investitionen führte. Dieser Teufelskreis hatte so lange Bestand, bis die Stadt Karlsruhe, unterstützt vom Land Baden-Württemberg und den kommunalen Gebietskörperschaften⁵ eingriff.
2. Die Entwicklung in der Stadt Karlsruhe selbst wird im zweiten Teil behandelt. Dabei wird auf die wesentlichen Planungen und Gutachten für den öffentlichen Personennahverkehr – teilweise von dieser selbst, teilweise von Dritten in Auftrag gegeben oder in Eigeninitiative erstellt – sowie seine Weiterentwicklung in der Stadt Karlsruhe nach dem zweiten Weltkrieg eingegangen. Je erfolgreicher das Karlsruher Modell in der Region wurde, desto mehr stellte sich die Frage, wie mit der hohen Dichte der Straßenbahnlinien in der Innenstadt Karlsruhes umgegangen werden könnte. Neben Elementen des später umgesetzten Karlsruher Modells taucht ein Diskussionspunkt immer wieder auf: Die Entlastung der Karlsruher Innenstadt vom

⁵ Mit Ausnahme des Kaufs der Lokalbahn.

Straßenbahnverkehr. Es stellt sich die Frage, ob die Unterpflasterstraßenbahn (U-Strab) das einzige untersuchte Modell war oder nur eines von mehreren und wann welche Ideen entwickelt wurden.

Planung und Bau der innerstädtischen Straßenbahnlinien zwischen 1957 und 2004 werden, da es sich bei ihnen, mit anderen Regionen verglichen, um kein herausragendes Merkmal des Karlsruher Modells handelt, nur relativ kurz erörtert.

3. Im dritten Teil wird das Segment des öffentlichen Personennahverkehrs in der Region Karlsruhe behandelt, das als „Karlsruher Modell“ weltweit Aufsehen erregte: der Mischbetrieb von Straßenbahnen (später auch Stadtbahnen) der beiden kommunalen Karlsruher Verkehrsunternehmen Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (AVG)/ und den VBK-Verkehrsbetrieben Karlsruhe GmbH und so genannten Vollbahnen auf der gleichen Eisenbahninfrastruktur, auf ehemaligen und aktuellen Eisenbahnstrecken der Deutschen Bundesbahn (ab 1994 der Deutschen Bahn AG).

Proteste und Bedenken gegen Trassenführung und Planung der Stadtbahnstrecken werden exemplarisch für einzelne Streckenabschnitte dargestellt.

Bezüglich der vorhandenen und verwendeten Informationsquellen unterscheiden sich die drei Abschnitte voneinander. Für den Umbau und die Umspurung der alten Albtalbahn in den 1950er Jahren stehen keine damaligen Entscheidungsträger mehr als Zeitzeugen zur Verfügung. Es wurden jedoch sehr ausführliche Protokolle der Sitzungen angefertigt, auf die man sich stützen kann. Ab den 1970er Jahren änderte sich die Situation, die Aktenlage wird teilweise spärlicher. Verhandlungen wurden in weitaus größerem Maß informeller geführt, die bürokratischen und vom Gesetzgeber vorgegebenen Verfahren waren zwar komplizierter geworden, die Neigung, darüber ausführliche Protokolle anzufertigen, aber erheblich geringer. Verhandlungen und Gespräche, insbesondere zwischen den „Machern“, dem Karlsruher „Bahnchef“ Dieter Ludwig und dem Karlsruher Landrat Dr. Bernhard Ditteney, wurden im Allgemeinen häufig nur noch knapp in Aktenvermerken dokumentiert. Da aber erst ein relativ kurzer Zeitraum vergangen ist, stehen noch Zeitzeugen zur Verfügung, die Auskünfte geben können. Hinzu kommen noch Fernsehsendungen (vor allem des Südwestrundfunks, beispielsweise die Sendung „Eisenbahnromantik“), in denen Planungen und damit verbundene Schwierigkeiten erläutert und von den handelnden Personen weitere Informationen gegeben werden. Auch teilweise von der AVG herausgegebene oder geförderte

Bücher und Chroniken, beispielsweise von Klaus Bindewald,⁶ Daniel Riechers,⁷ Jochen Zefferer⁸ und Wolfram Christian Geyer,⁹ sowie die vom Stadtarchiv Karlsruhe¹⁰ herausgegebenen Veröffentlichungen wurden verwendet. Dazu kommen Broschüren, Geschäftsberichte, Weißbücher und andere Materialien der drei Verkehrsunternehmen sowie der Städte, Gemeinden und Verbände. Auch im Internet sind Informationen zu finden.

Akten und auch der überwiegende Teil der Presseartikel, die als Quellen dieser Arbeit verwendet wurden, sind in den Registraturen der drei Unternehmen VBK (Verkehrsbetriebe Karlsruhe GmbH), AVG (Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH) und KVV (Karlsruher Verkehrsverbund GmbH) zu finden. Außerdem wurden Unterlagen aus den Archiven der Städte Karlsruhe und Stutensee, sowie des Landkreises Karlsruhe verwendet. Weitere Quellen und Gutachten sind, außer in den Registraturen, in den Privat- und Dienstarchiven von Mitarbeitern und ehemaligen Mitarbeitern der drei Gesellschaften sowie in Institutsbibliotheken des Karlsruher Instituts für Technologie (KIT) zu finden.

Forschungsstand

Die oben erwähnten Publikationen stellen auch den überwiegenden Teil des derzeitigen Forschungsstandes dar. Diese Werke erschienen entweder anlässlich von Jubiläen oder der Eröffnung neuer Stadtbahnstrecken.

⁶ Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (Hrsg.): Bindewald, Klaus: Die Albtalbahn: Geschichte mit Zukunft. Von der Schmalspurbahn zur modernen Stadtbahn. Ubstadt-Weiher 1998.

Und: Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (Hrsg.): Bindewald, Klaus: Die Albtal-Verkehrs-Gesellschaft. Weltweit vorbildliches Nahverkehrssystem. Heidelberg - Ubstadt-Weiher - Basel 2007.

Und: Bindewald, Klaus: Chronik 2009 des Verkehrswesens in der Region Karlsruhe. Bad Herrenalb 2010.

⁷ Riechers, Daniel: Von der Nebenbahn zur Stadtbahn. 100 Jahre Bahn von Bruchsal nach Menzingen und Odenheim. Ubstadt-Weiher 1996.

⁸ Zefferer, Jochen: Die Daxlander Straßenbahnstrecken. Karlsruhe 2009.

⁹ Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (Hrsg.): Geyer, Wolfram Christian: Die Karlsruher Lokalbahn. Vom Lobberle zur Stadtbahn – von Spöck nach Durmersheim. Unter Mitarbeit von Bindewald, Klaus; Honervogt, Ulrich u.a. Heidelberg – Ubstadt-Weiher – Basel 2006.

¹⁰ Stadt Karlsruhe-Stadtarchiv (Hrsg.): Asche, Susanne; Bräunche, Ernst Otto; Koch, Manfred; Schmitt, Heinz; Wagner, Christina: Karlsruhe. Die Stadtgeschichte. Karlsruhe 1998.

Und: Stadtarchiv Karlsruhe, Verkehrsbetriebe Karlsruhe (Hrsg.); Koch, Manfred (Hrsg.): Mit Beiträgen von: Bindewald, Klaus; Ludwig, Dieter; Stammler, Horst u. a.: Unter Strom. Geschichte des öffentlichen Nahverkehrs in Karlsruhe. Veröffentlichungen des Karlsruher Stadtarchivs, Bd. 20. Karlsruhe 2000.

Die Veröffentlichung des Stadtarchivs Karlsruhe „Unter Strom. Die Geschichte des Karlsruher Nahverkehrs“, ¹¹ erschienen anlässlich des 100. Jahrestages der Elektrifizierung der vormaligen Karlsruher Pferdebahn, gibt den einzigen umfassenderen Überblick über die Nahverkehrsgeschichte Karlsruhes. Dabei gingen die Verfasser im Allgemeinen höchstens kurz auf die Vorentwicklungen und Planungsprozesse ein. Eine Ausnahme stellt die Verlegung des Karlsruher Hauptbahnhofs im Jahr 1913 dar. Angesichts des Umfangs des Werks und der Menge des behandelten Stoffs bleibt die Detailtiefe insgesamt eher gering.

Das Kapitel des Ausbaus des Karlsruher Modells zwischen 1980 und 2000 wurde von Markus Fettig, einem langjährigen Mitarbeiter und Redakteur der Vereinszeitschrift des Treffpunkt Schienennahverkehr (TSNV) „Weichenbengel“ aus der Sicht eines Beobachters ohne Zuhilfenahme von Akten geschrieben.¹² Dieses Kapitel stellt daher eine Quelle, aber keine wissenschaftliche Abhandlung dar.

Die in dieser Arbeit als Grundlage kurz dargestellte Verlegung des Karlsruher Hauptbahnhofs aus der Stadtmitte vor die damaligen Gemarkungsgrenzen Karlsruhes im Jahr 1913 wird in dem von Rolf-Jürgen Gleitsmann herausgegebenen und von Günther Oetzel verfassten Werk „Das pulsierende Herz der Stadt. Stadtraum und industrielle Mobilität. Die Karlsruher Bahnhofsfrage“¹³ aus dem Jahr 2005 behandelt. In einer am Institut für Verkehrswesen (IfV) der Universität Karlsruhe angefertigten Vertiefearbeit beschäftigte sich Stefan Lauber 1997 mit einer Dokumentation der „Tunnelteile“ von insgesamt sechs der für den ÖPNV in der Stadt Karlsruhe angefertigten Gutachten und listet einige dazu passende Zeitungsartikel auf. Außerdem analysiert er kurz den Volksentscheid von 1996.¹⁴

Die Publikation von Helmut Iffländer „Die Albtalbahn. Von der Bimmelbahn zum modernen Nahverkehrsbetrieb“ erschien 1985 zum 100. Jahrestag der Eröffnung der Strecke Ettlingen

¹¹ Vgl. Stadtarchiv Karlsruhe, Verkehrsbetriebe Karlsruhe (Hrsg.); Koch, Manfred (Hrsg.): Mit Beiträgen von: Bindewald, Klaus; Ludwig, Dieter; Stammler, Horst u. a.: Unter Strom. Geschichte des öffentlichen Nahverkehrs in Karlsruhe. Veröffentlichungen des Karlsruher Stadtarchivs, Bd. 20. Karlsruhe 2000. S. 323 f.

¹² Vgl. Stadtarchiv Karlsruhe, Verkehrsbetriebe Karlsruhe (Hrsg.); Koch, Manfred (Hrsg.): Mit Beiträgen von: Bindewald, Klaus; Ludwig, Dieter; Stammler, Horst u. a.: Unter Strom. Geschichte des öffentlichen Nahverkehrs in Karlsruhe. Veröffentlichungen des Karlsruher Stadtarchivs, Bd. 20. Karlsruhe 2000. S. 323 f.

¹³ Vgl. Gleitsmann-Topp, Rolf-Jürgen (Hrsg.): Technikdiskurse. Karlsruher Studien zur Technikgeschichte. Band 1: Oetzel, Günther: Das pulsierende Herz der Stadt. Stadtraum und industrielle Mobilität. Die Karlsruher Bahnhofsfrage. Karlsruhe 2005. (<http://digbib.ubka.uni-karlsruhe.de/volltexte/1000002976>)

¹⁴ Lauber, Stefan: Dokumentation unterschiedlicher Ziele der Stadtverkehrsplanung in Zeitverlauf am Beispiel des Stadtbahntunnels in Karlsruhe. Vertiefearbeit am Institut für Verkehrswesen, Universität Karlsruhe. Karlsruhe 1997.

West – Ettlingen Holzhof.¹⁵ . Klaus Bindewalds Geschichte der Albtalbahn „Die Albtalbahn: Geschichte mit Zukunft. Von der Schmalspurbahn zur modernen Stadtbahn“ entstand 1997 zum 100-jährigen Jubiläum des Baus der Albtalbahn Ettlingen – Herrenalb/Ittersbach/Brötzingen.¹⁶ Beide Werke beschäftigen sich überwiegend mit der Geschichte der Albtalbahn.

Auch das im Jahr 2007 zum 50. Gründungstag der AVG erschienene Buch „Die Albtal-Verkehrs-Gesellschaft. Weltweit vorbildliches Nahverkehrssystem“ von Klaus Bindewald stellt das Karlsruher Modell und die Planungsgeschichte seiner Entstehung nicht vollständig dar, sondern beschränkt sich überwiegend auf von der AVG betriebenen Stadtbahnlinien sowie die Frühgeschichte der AVG.¹⁷

Werke wie beispielsweise die Bücher von Wolfram Christian Geyer „Die Karlsruher Lokalbahn. Vom Lobberle zur Stadtbahn – von Spöck nach Durmersheim“¹⁸ und Daniel Riechers „Von der Nebenbahn zur Stadtbahn. 100 Jahre Bahn von Bruchsal nach Menzingen und Odenheim“¹⁹ wurden streckenspezifisch als Begleitung zur Eröffnung der jeweiligen Stadtbahnstrecken veröffentlicht und beschäftigen sich ausschließlich mit der Geschichte der jeweiligen Strecke, wobei die Planungs- und Entstehungsgeschichte der eigentlichen Stadtbahnstrecken nur wenig beleuchtet wird.²⁰

Die Werke von Iffländer, Bindewald, Geyer und Zefferer etc. wurden zwar auf Basis von Akten und weiteren Quellen erstellt, behandeln jedoch jeweils nur Teile des Modells und auch nur Teile der Entstehungsgeschichte der jeweiligen Strecken. Außerdem haben sie in erster Linie Eisenbahnfreunde und weitere eisenbahninteressierte Leser als Zielgruppe.

¹⁵ Iffländer, Helmut: Die Albtalbahn. Von der Bimmelbahn zum modernen Nahverkehrsbetrieb. München 1987.

¹⁶ Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (Hrsg.): Bindewald, Klaus: Die Albtalbahn: Geschichte mit Zukunft. Von der Schmalspurbahn zur modernen Stadtbahn. Ubstadt-Weiher 1998.

¹⁷ Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (Hrsg.): Bindewald, Klaus: Die Albtal-Verkehrs-Gesellschaft. Weltweit vorbildliches Nahverkehrssystem. Heidelberg – Ubstadt-Weiher – Basel 2007.

¹⁸ Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (Hrsg.): Geyer, Wolfram Christian: Die Karlsruher Lokalbahn. Vom Lobberle zur Stadtbahn – von Spöck nach Durmersheim. Unter Mitarbeit von Bindewald, Klaus; Honervogt, Ulrich u.a. Heidelberg – Ubstadt-Weiher – Basel 2006.

¹⁹ Riechers, Daniel: Von der Nebenbahn zur Stadtbahn. 100 Jahre Bahn von Bruchsal nach Menzingen und Odenheim. Ubstadt-Weiher 1996.

²⁰ Vgl. Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (Hrsg.): Geyer, Wolfram Christian: Die Karlsruher Lokalbahn. Vom Lobberle zur Stadtbahn – von Spöck nach Durmersheim. Unter Mitarbeit von Bindewald, Klaus; Honervogt, Ulrich u. a. Heidelberg – Ubstadt-Weiher – Basel 2006.

Und: Riechers, Daniel: Von der Nebenbahn zur Stadtbahn. 100 Jahre Bahn von Bruchsal nach Menzingen und Odenheim. Ubstadt-Weiher 1996.

In diese Bücher werden teilweise auch Details, die mehr oder weniger vor allem ausgesprochene „Eisenbahnfans“ interessieren, höchst detailliert aufgeführt. Die Einordnung in Entstehungs- und Planungsprozesse kommt hier oft zu kurz.

Artikel in Fachzeitschriften des Nahverkehrs und der Verkehrsbranche wiederum beschäftigen sich im Allgemeinen nahezu ausschließlich mit der Darstellung der technischen oder betrieblichen Gegebenheiten sowie mit Fragen technischer Problemlösungen. Sie sind deswegen als Quellen verwendbar, geben aber keine Forschung aus technik-historischer Sicht wieder.

Da es sich bei den Stadtbahnstrecken in den Bereichen Heilbronn und Pforzheim aus der Sicht dieser beiden Kommunen um eigene Systeme handelt, werden diese beiden Verkehrsräume in dieser Arbeit nur am Rande gestreift und nicht intensiver erörtert. Diese Stadtbahnnetze bleiben eigenen Untersuchungen vorbehalten.

Zur Erstellung dieser Arbeit wurden zunächst die vorhandenen Akten der Registraturen und des Stadtarchivs Karlsruhe verwendet. Für die Darstellung der „Ära Ludwig“ wurden teilweise vorhandene Lücken im Aktenbestand der Registraturen von VBK, AVG und KVV durch Aussagen von Zeitzeugen, Informationen aus dem Internet, sowie Unterlagen aus privaten und dienstlichen Archiven von Mitarbeitern und ehemaligen Mitarbeitern ergänzt. Bei der Rekonstruktion der Planungsgeschichte wurden, soweit wie möglich, die zu diesen Zwecken erstellten Gutachten sowie Planungsgutachten und -konzepte ausgewertet. Die aus diesen Auswertungen resultierenden Informationen wurden durch Aussagen aus Akten und Zeitungsausschnitten der lokalen Presse aus der damaligen Zeit ergänzt.

Gespräche mit Zeitzeugen gaben insbesondere im Teil über die AVG-Stadtbahnen auf Eisenbahninfrastruktur der Deutschen Bundesbahn bzw. ab 1994 der Deutschen Bahn AG Einblicke in Stimmungen, Motivation der Entscheidungsträger und Grundlagen für Entscheidungsprozesse.

Zur besseren Erläuterung und Beschreibung wurden Abbildungen eingefügt, die überwiegend im Archiv der AVG, aber auch in Privatarchiven zu finden waren. Sie wurden ergänzt durch eingescannte Grafiken beispielsweise aus den ausgewerteten Gutachten und durch vom Verfasser selbst angefertigte Fotografien.

Als Grundlage wurden die Entstehungsgeschichten der vorhandenen Strecken vor dem in dieser Arbeit beschriebenen Zeitraum kurz dargestellt, insbesondere der Strecken, die sich nicht im Eigentum der Deutschen Bahn befinden. Für diese kurzen Übersichten wurden zu

einem großen Teil die oben genannten Bücher verwendet, die zu Jubiläen, Streckeneröffnungen und ähnlichen Ereignissen erschienenen sind.

Der erste und der dritte Hauptteil der Arbeit, in denen die Verbindung von Stadt- und Straßenbahn erörtert wird, sind streckenbezogen aufgebaut. Im zweiten Hauptteil, in dem die Verkehrsgeschichte innerhalb der Stadt Karlsruhe behandelt wird, werden die Gutachten in chronologischer Reihenfolge ihrer Fertigstellung dargestellt und analysiert.

Bei Briefwechseln mit Privatleuten, die von Baumaßnahmen betroffen waren, wurden in dieser Arbeit die Namen der Verfasser/Empfänger in folgenden Fällen durch Initialen ersetzt: wenn sie kein öffentliches Amt bekleideten, wenn sie nicht bei der Stadt oder einer anderen Behörde oder Institution beschäftigt waren, wenn sie nicht als Journalist oder Verkehrsplaner tätig waren, wenn sie keine Funktion in einem Verband o. Ä. ausübten und wenn die fraglichen Briefe nach 1982 geschrieben wurden.

2 Beschreibung des Verkehrsgebiets des Karlsruher Modells

Das Verkehrsgebiet, in dem in Baden-Württemberg Stadtbahnen nach dem Karlsruher Modell fahren, lässt sich in drei Verkehrsräume und Stadtbahnsysteme unterteilen:²¹

1. Die Region Karlsruhe, die Technologieregion, ein großer Teil des Pamina-Raums, entspricht bezüglich der Verkehrsbeziehungen etwa dem Verkehrsgebiet der Gesellschafter des KVV, das sind die Stadt Karlsruhe, der Landkreis Karlsruhe, der Landkreis Rastatt, die Stadt Baden-Baden sowie in der Pfalz die Landkreise Germersheim, Südliche Weinstraße und die Stadt Landau. Die Region besteht aus dem Oberzentrum Stadt Karlsruhe mit etwa 290.000 Einwohnern sowie den Mittelzentren Bretten, Bruchsal, Rastatt, Baden-Baden und Landau inklusive des „Speckgürtels“ und des weiteren Einzugsgebiets von Karlsruhe, der Speckgürtel und Einzugsgebiete der Mittelzentren sowie der verbleibenden, eher ländlich strukturierten Regionen in Teilen der Kreise Karlsruhe, Rastatt, Germersheim und Südliche Weinstraße mit einigen wenigen Unterzentren.
2. Die Region Pforzheim:²² Pforzheim, mit rund 120.000 Einwohnern selbst eine „kleine Großstadt“, ist zwar wie Bretten nur etwa 35 km von Karlsruhe entfernt, stellt aber aufgrund seiner Größe selbst ein Oberzentrum dar. Das Einzugsgebiet des Oberzentrums Pforzheim erstreckt sich im Wesentlichen auf den Enzkreis und auf Teile des Landkreises Calw, aber auch auf einen kleineren Teil des Landkreises Karlsruhe in den an den Enzkreis angrenzenden Gebieten.
3. Die Region Heilbronn:²³ Die Stadt Heilbronn, mit ca. 122.000 Einwohnern nahezu gleich groß wie Pforzheim, liegt rund 70 km nordöstlich von Karlsruhe und stellt das Oberzentrum des fränkischen Teils von Baden-Württemberg, d. h. vor allen Dingen der Landkreise Heilbronn und Hohenlohe dar. Die Verkehrsscheide zwischen Karlsruhe und Heilbronn liegt auf Höhe der einstmals badischen, heute zum Landkreis

²¹ Vgl. Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH, Bundesbahndirektion Karlsruhe (Herausgeber); Drechsler, Georg, Bickelhaupt, Reinhard; in der Beek, Martin; Pastorini, Willy.; Häfele, Hans-Herwig (Bearbeiter): Konzept für den Schienenpersonennahverkehr in der Region Karlsruhe. Karlsruhe 1993. S. 12, 29 und 32.

²² Vgl. ebd. S. 12 und 32.

²³ Vgl. ebd. S. 29.

Heilbronn gehörenden Stadt Eppingen,²⁴ die sich etwa 23 km von Heilbronn, etwa 20 km von Bretten und etwa 45 km von Karlsruhe entfernt im Kraichgau befindet.

Darüber hinaus besteht das Karlsruher Stadtbahn-Modell noch aus einigen ausbrechenden Strecken, die vor allem die Tatsache widerspiegeln, dass Verkehrsströme nicht unbedingt an Landkreisgrenzen enden müssen. Dazu gehören zum Beispiel die Streckenabschnitte Bühl – Achern oder Mühlacker – Vaihingen (Enz) – Bietigheim-Bissingen.

Folglich können die Strecken in den Regionen Pforzheim und Heilbronn zwar von Karlsruhe aus als Netzerweiterung nach dem Karlsruher Modell betrachtet werden; aus Sicht der beiden Oberzentren Heilbronn und Pforzheim handelt es sich jedoch um eigene Netze.

2.1 Die Verkehrsunternehmen der Stadt Karlsruhe und ihre – Zuständigkeiten

In der Stadt Karlsruhe gibt es heute fünf kommunale Verkehrsunternehmen:

Die jüngste Gesellschaft ist die KASIG – Karlsruher Schieneninfrastruktur-Gesellschaft mbH. Die KASIG wurde gegründet, um die sogenannte Kombilösung zur Umgestaltung der Karlsruher Innenstadt umzusetzen. Diese Kombilösung besteht aus einem Stadtbahntunnel in Ost-West-Richtung unter der Karlsruher Kaiserstraße, von dem aus unter dem Karlsruher Marktplatz ein Tunnel Richtung Süden abzweigt, der unter der Karl-Friedrich-Straße und der Ettlinger Straße bis etwa auf die Höhe der Augartenstraße verläuft. Außerdem schließt das Vorhaben einen Autotunnel unter der Kriegsstraße ein. Ergänzt wird die Maßnahme durch eine oberirdische Straßenbahntrasse in der Kriegsstraße,²⁵ wodurch eine bis zu 10 Fahrspuren breite Straße aus den Siebziger Jahren in einen Boulevard mit großstädtischem Flair umgewandelt werden soll. Die KASIG ist eine 100%-ige Tochtergesellschaft der KVVH, der Karlsruher Versorgungs-, Verkehrs- und Hafen GmbH, die wiederum zu 100 % Eigentum der Stadt Karlsruhe ist.

Die KVVH ist neben der KASIG auch mit 100 % Gesellschafter der Firmen VBK Verkehrsbetriebe Karlsruhe GmbH, der KBG (Karlsruher Bäder Gesellschaft mbh) sowie der

²⁴ Vgl. Karlsruher Verkehrsverbund (KVV) (Hrsg.): Bickelhaupt, Reinhard; in der Beek, Martin (Bearbeiter): Stadtbahn auf der Kraichgaubahn Bretten – Eppingen – Heilbronn. Karlsruhe 1994. S. 23.

²⁵ Das gesamte Projekt soll bis einschließlich 2019 abgeschlossen sein, der Stadtbahntunnel unter der Kaiserstraße bereits im Jahre 2017.
Vgl. <http://www.diekombiloesung.de/kombiloesung/projekt.html>. Zugriff 19. Juli 2012.

Stadtwerke Karlsruhe Netze GmbH und verfügt zudem mit den Karlsruher Rheinhäfen²⁶ auch über einen eigenen operativen Geschäftsbereich. Außerdem ist die KVVH Eigentümer des Weinbrennerhauses am Karlsruher Marktplatz. Darüber hinaus hält die KVVH 80 % an den Stadtwerken Karlsruhe (SWK) und 60 % an der Fächerbad GmbH. Alle Tochtergesellschaften führen mittels Ergebnis- und Beherrschungsverträgen (Organschaft) ihre (positiven und negativen) Ergebnisse ab, wodurch die Eigentümerin des KVVH-Konzerns, die Stadt Karlsruhe, Steuern spart („steuerlicher Querverbund“).

Bei den VBK handelt es sich um einen klassischen Verkehrsbetrieb in kommunalem Eigentum, der innerhalb von Karlsruhe den ÖPNV mit Bussen und Straßenbahnen, d. h. also gemäß BOKraft und BOStrab betreibt.

Die Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (AVG) gehört zur großen Gruppe der sogenannten „NE-Bahnen“ (Nicht bundeseigene Eisenbahnen). Unter diesem Begriff werden alle Eisenbahnunternehmen zusammengefasst, die sich nicht im Eigentum der Bundesrepublik Deutschland bzw. heute de facto der Deutschen Bahn AG befinden. Die „klassischen“ NE-Bahnen sind also sowohl Eisenbahnunternehmen in privatem, in kommunalem und in Landeseigentum – die im Allgemeinen über Eisenbahninfrastruktur verfügen und als Eisenbahnverkehrsunternehmen agieren – als auch die inzwischen in Deutschland operierenden Töchter ausländischer Unternehmen.²⁷

Der KVV (Karlsruher Verkehrsverbund GmbH; 1994 gegründet) schließlich ist eine reine Managementgesellschaft. Seine Aufgaben sind die Koordination der Leistungen von insgesamt 19 Verkehrsunternehmen, das Marketing, die Verteilung der Fahrgeldeinnahmen und die Entwicklung, Umsetzung und Durchsetzung der Anwendung eines gemeinsamen Tarifs.²⁸ Letzteres ist das eigentlich Wichtige für den Fahrgast, denn der KVV sorgt dafür, dass eine Fahrkarte ausreicht, um beispielsweise von Bruchsal zum Karlsruher Marktplatz mit verschiedenen Verkehrsunternehmen (zum Beispiel mit einem Zug der DB Regio AG und der Karlsruher Straßenbahn) mit einer einzigen Fahrkarte zu fahren. Vor der Gründung des Karlsruher Verkehrsverbundes musste man für diese Fahrt zwei Fahrkarten kaufen, zuerst für die Fahrt mit der Deutschen Bundesbahn von Bruchsal zum Karlsruher Hauptbahnhof, anschließend für die Fahrt mit der Straßenbahn in Karlsruhe vom Hauptbahnhof zum

²⁶ Zum Karlsruher Hafen gehört auch der sogenannte Ölhafen.

²⁷ Teilweise haben ausländische Konzerne auch bereits bestehende NE-Bahnen als deutsche Töchter erworben.

²⁸ Vgl. <http://www.kvv.de/unternehmen-kvv/organisation/aufgaben-des-kvv.html>. Zugriff 21. August 2011.

Marktplatz. Die Stadt Karlsruhe hält 52 % des Grundkapitals des KVV, der Landkreis Karlsruhe 20 %, die restlichen 28 % verteilen sich auf fünf weitere Gebietskörperschaften (siehe Kapitel 5.5).

Die Aufteilung auf insgesamt fünf Unternehmen hat also teilweise funktionale und teilweise steuerliche Gründe. Im Falle des KVV ist die Stadt Karlsruhe zwar Mehrheitsgesellschafter, aber nicht der einzige Anteilseigner. Bei VBK und AVG wurden die Trennung des regionalen und des innerstädtischen Verkehrs sowie die Trennung der Betriebsarten Straßenbahn und Eisenbahn auch in der Unternehmensstruktur umgesetzt. Die KASIG ist eine auf den Tunnelbau spezialisierte Gesellschaft; auch bei ihrer Gründung spielten steuerliche Gründe eine Rolle. Die KVVH behielt nach ihrer Umgründung aus dem vormaligen Eigenbetrieb Stadtwerke Karlsruhe als operativen Verkehrszweig die Karlsruher Rheinhäfen.

Chef dieser kommunalen Verkehrsunternehmen war lange Jahre Dieter Ludwig, häufig als „Nahverkehrspapst“,²⁹ „Mister 15.000 Volt“,³⁰ „Karlsruher Guru“,³¹ „König Ludwig“,³² „Karlsruher ÖPNV-Urgestein“³³ bezeichnet und zum Ehrendoktor der Universität Karlsruhe³⁴ ernannt.

Am 1. Januar 1976, wurde er Werkleiter der VBK, seit der Umgründung 1997 war er lange Jahre Geschäftsführer der VBK und der KVVH. Am 1. Januar 1978 wurde Ludwig auch Geschäftsführer der AVG, außerdem war er Gründungsgeschäftsführer des KVV (1994) und der KASIG. Seine Amtszeit als Geschäftsführer dieser Gesellschaften endete am 31. Juli 2006. Darüber hinaus war er auch langjähriger ehrenamtlicher Präsident des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) und vieles mehr.

²⁹ Zitat Deeg, Ramona: KVV-Günder Dieter Ludwig: „Mein Rat ist immer noch gefragt.“ Interview mit Dieter Ludwig zum 70. Geburtstag. http://ka-news.de/region/karlsruhe/KVV-Gruender-DieterLudwig_70. Vom 15. Juli 2009. Zugriff 05. September 2011.

Und: Zitat Karlsruher Verkehrsverbund (Hrsg.): Stammeler, Horst: Editorial. S. 3. In: KVV-Magazin. Sonderausgabe. S. 3. Karlsruhe 2006.

³⁰ Zitat http://de.wikipedia.org/wiki/Dieter_Ludwig. Zugriff 05. September 2011.

³¹ Zitat Badisches Tagblatt: VBK-Leiter Dieter Ludwig hat mit seinem flächendeckenden Stadtbahnssystem völlig neue Maßstäbe gesetzt. Karlsruher Guru revolutioniert Nahverkehr. Baden-Baden, 04. März 1995.

³² Zitat Verkehrsclub Deutschland (VCD) e. V. (Hrsg.); Adler, Michael: Karlsruher Verkehrsverbund: Im Reich von König Ludwig. S. 22. In: fairkehr. Heft 3/2000. Bonn 2000. S. 22–24.

³³ Zitat Karlsruher Verkehrsverbund (Hrsg.): Testimonials: „Visionär und Macher.“ Zitat Aussage von Claus Kretz, Landrat des Landkreises Karlsruhe. S. 13. In: KVV-Magazin. Sonderausgabe. S. 12–13. Karlsruhe 2006.

³⁴ Vgl. <http://www1.karlsruhe.de/Aktuell/Stadtzeitung98/sz484.htm>. Karlsruhe, 27. November 1998. Zugriff 05. September 2011.

Und: Universität Karlsruhe: Wegbereiter des Zweisystem-Stadtbahnwagens. Ehrendoktor für Verkehrsbetriebe-Geschäftsführer. Karlsruhe 1999. S. 38. In: Unikath Heft 1/99, S. 38–39. VBK-Registrierung. Ordner Bibliographie II.

Außerdem ist die Stadt Karlsruhe über die AVG noch mit 44 % an der TTK, der Transporttechnologie Karlsruhe GmbH, beteiligt, die gegründet wurde, um das Karlsruher System zu vermarkten. Ein weiterer Anteilseigner der TTK ist die ebenfalls in Karlsruhe ansässige PTV AG mit 51 %, in deren Jahresabschluss die TTK voll konsolidiert wird. Die restlichen 5 % werden von einem privaten Gesellschafter gehalten.³⁵

Neben den kommunalen Firmen siedelten sich in Karlsruhe, einerseits wegen der unmittelbaren Nähe zur Universität Karlsruhe, aber auch wegen der in Karlsruhe ansässigen Verkehrsunternehmen, etliche weitere Firmen aus den Bereichen Verkehr und Mobilität an, darunter die bereits oben erwähnte PTV AG, die Init AG, eine Niederlassung der DB Tochter DB International, und zahlreiche Ingenieurbüros. Ergänzt und vollendet wird der Verkehrsstandort Karlsruhe durch die Niederlassung Südwest der DB Netz AG und durch Institute der früheren Universität Karlsruhe, jetzt KIT, die sich mit Verkehr bzw. Mobilität beschäftigen, so zum Beispiel das Institut für Verkehrswesen.

Die Verkehrsunternehmen der DB sind nicht mehr am Standort Karlsruhe vertreten. Die operativen Bereiche des DB-Betriebs werden seit der Auflösung des früheren Geschäftsbereichs DB Baden-Rheinpfalz mit Sitz in der Karlsruher Lammstraße von der DB Regio AG Verkehrsbetrieb Rhein-Neckar in Mannheim aus geführt.³⁶

2.2 Das Stadt- und Straßenbahnnetz nach dem Karlsruher Modell

2.2.1 Die innerstädtischen Straßenbahnlinien der VBK

Der Ursprung des Karlsruher Stadtbahnnetzes ist das „klassische“ Straßenbahnnetz der VBK. Diese betreiben als Normalnetz (Stand 2010, vor den durch die Baumaßnahmen der Kombilösung verursachten Umleitungen) insgesamt sieben Straßenbahnlinien. Außerdem sind die VBK rein rechtlich gesehen auf dem städtischen Straßenbahnnetz der Auftraggeber der AVG. Die AVG fungiert auf den von der VBK betriebenen Streckenabschnitten der Stadtdurchfahrten der Stadtbahnlinien als Subunternehmer der VBK.

³⁵ Daten aus: Stadt Karlsruhe: Beteiligungsbericht 2011. S. 91.
http://www.karlsruhe.de/b4/stadtverwaltung/stadtfinanzen/beteiligungsbericht/HF_sections/content/ZZk0xycD22ZOil/ZZkBKFeADKaxLo/Beteiligungsbericht_2011.pdf. Zugriff 07. August 2012.

³⁶ Als Folge der Bahnreform von 1994 und der Umsetzung der EU-Richtlinie 2001/14 EG mussten sich die vormalige Deutsche Bundesbahn und die Deutsche Reichsbahn nach ihrer Vereinigung wieder in funktionale Bereiche aufteilen: Unter dem Dach der Holding Deutsche Bahn AG gibt es zahlreiche operativ eigenständige Töchter, zum Beispiel die DB Netz AG, die DB Station und Service AG, die DB Regio AG, die DB Vertriebs GmbH.

Die Straßenbahnlinie 1 fährt von Durlach durch die zentrale Ost-West-Achse, Kaiserstraße und Kaiserallee bis zur Schillerstraße, dann Richtung Süden nach Oberreut. Die Linie 2 führt von Wolfartsweier über den Hauptbahnhof, am ZKM vorbei und über den Europaplatz nach Knielingen Nord zur Endhaltestelle Lassallestraße in der Siemensallee. Die Linie 3 fährt von der Endstation Neureut-Heide durch die Nordstadt und die Kaiserstraße über den Kronenplatz zum Hauptbahnhof und von da aus als Linie 4 weiter über den Europaplatz, durch die Kaiserstraße und die Oststadt bis in die Waldstadt. Die Linie 5 verbindet die Endhaltestellen in Rintheim und im Karlsruher Rheinhafen miteinander und passiert auf ihrem Linienweg unter anderem das Konzerthaus, den Kühlen Krug und das Mühlburger Feld. Die Linie 6 verbindet den Hauptbahnhof über die Karlstraße mit dem Europaplatz und dem Stadtteil Daxlanden. Die Linie 8 schließlich ist die einzige Tangentiallinie im Straßenbahnnetz und pendelt tagsüber im 20-Minuten-Takt zwischen den Endhaltestellen Wolfartsweier Nord und Durlach Turmberg.

Ergänzt wird das Netz durch drei jeweils nur zwei- bis dreimal an Schultagen gefahrene sogenannte Europaschullinien mit den Nummern 16, 17 und 18, die als Ersatz für Schulbusse Kindergarten- und Schulkinder im Karlsruher Stadtgebiet morgens einsammeln, um sie zur Europäischen Schule am nördlichen Ende der Strecke in die Waldstadt zu fahren und am frühen Nachmittag wieder zurückzubringen.

2.2.2 Die Stadtbahnlinie S1/S11 Bad Herrenalb/Ittersbach – Karlsruhe – Linkenheim-Hochstetten

Die S1/S11 (die frühere Linie A) wird von der AVG betrieben. Ausgehend von ihrem südlichen Endpunkt Bad Herrenalb (bzw. Ittersbach) fahren die Züge der Linie S1/S11 als „klassische“ NE-Bahn im Zugleitbetrieb nach der Eisenbahn bau- und Betriebsordnung/ Fahrdienstvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (EBO/FV-NE) bis zum Bahnhof Battstraße in Karlsruhe-Rüppurr, ergänzt durch Zugbeeinflussung auf die Stadtbahnwagen mittels der induktiven Meldeübertragung (IMU) von VBK und AVG.

Kurz vor dem Bahnhof Rüppurr Battstraße wechselt die Betriebsart zum ersten Mal. Zwar handelt es sich immer noch um eine Eisenbahn, jedoch wird zwischen dem Bahnhof Battstraße und dem Albtalbahnhof in Karlsruhe gemäß § 12 der FV-NE, ähnlich wie bei einer

Straßenbahnlinie, auf Sicht gefahren. Auch die Lichtraumprofile entsprechen denen der BOStrab.³⁷

Nach der Ausfahrt aus dem Albtalbahnhof werden beim Überfahren der Weiche in der Mitte der Fahrbahn der Ebertstraße die Betriebsart und auch der Konzessionär gewechselt. Ab diesem Moment befindet sich der Fahrgast nicht mehr in einem Zug der AVG, sondern in einer Straßenbahn der VBK. Gefahren wird jetzt nach der BOStrab.

Nachdem die S1/S11 die Innenstadt von Karlsruhe durchfahren hat, biegt sie an der Haltestelle Yorckstraße Richtung Norden ab und fährt zunächst durch die Blücherstraße, anschließend auf einem besonderen Bahnkörper in Tieflage die Karlsruher Nordweststadt entlang bis zur Haltestelle Haus Bethlehem.

Bei Ausfahrt aus der Haltestelle Haus Bethlehem Richtung Norden wird unmittelbar nach dem Passieren der Wendeschleife erneut die Betriebsart gewechselt. Ab diesem Punkt handelt es sich wieder um einen Zug der AVG, die Strecke wird gemäß der EBO/FV-NE befahren. Die AVG ist also ab diesem Zeitpunkt wieder das zuständige Verkehrsunternehmen und somit rein rechtlich Vertragspartner der Fahrgäste. Auf dem Weg weiter Richtung Norden werden die Gemeinden Eggenstein-Leopoldshafen und Linkenheim-Hochstetten an den ÖPNV angeschlossen. Am südlichen Ortseingang von Linkenheim verlässt die Strecke die ehemalige Bundesbahntrasse, wechselt erneut die Betriebsart und wird zu einer Straßenbahn der AVG.³⁸ In Hochstetten endet die Strecke mit einer Wendeschleife und einer Abstellanlage. Wie auf der Albtalbahn wird auch auf der Hardtbahn im Zugleitbetrieb gefahren, außerdem ist die Strecke mit dem AVG-IMU-System gesichert. Die gesamte Strecke, d. h. die Albtal- und die Hardtbahn genauso wie die Stadtdurchfahrt Karlsruhe, ist durchgehend mit 750 V Gleichstrom elektrifiziert. Die Albtalbahn von Bad Herrenalb bzw. Ittersbach bis zum Albtalbahnhof in Karlsruhe wird, da die AVG einst gegründet wurde, um diese Strecke zu modernisieren und zu betreiben, als Stammstrecke der AVG bezeichnet.

³⁷ Vgl. <http://www.avg.info/infrastruktur/albtalbahn.html>. Zugriff 02. Juni 2011.

³⁸ Vgl. ebd.

Seit dem 12. Dezember 2010 wechselt die AVG zwischen den Haltestellen Linkenheim Friedrichstraße und Linkenheim Rathaus die Betriebsart. Auf Wunsch der technischen Aufsichtsbehörden wurde die Strecke zu diesem Zeitpunkt von einer Eisenbahn- in eine Straßenbahnstrecke umkonzessioniert. Auch von dieser Änderung der Betriebsart merkt der Fahrgast selbstverständlich nichts. Rein rechtlich befindet er sich jedoch jetzt nicht mehr in einem Zug, sondern in einer Straßenbahn der AVG. Bis zu diesem Dezember 2010 handelte es sich bei der Ortsdurchfahrt Linkenheim daher rein juristisch um einen mehrere 100 m breiten Bahnübergang.

Vgl. Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (Hrsg.): Allgeier, Jochen; Müller, Andreas; Müller, Heiko: Flexibilität von früh bis spät. Geschäftsbericht 2010 der Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH. Karlsruhe 2011. S. 19.

Innerhalb von Karlsruhe werden die Stadtteile Rüppurr, Dammerstock, die Südstadt die Innenstadtteile der Weststadt, die Nordweststadt und Neureut durch die S1/S11 vom ÖPNV erschlossen.

2.2.3 Die Stadtbahnlinie S2 Rheinstetten – Karlsruhe – Stutensee

Die S2 ist die einzige Stadtbahnlinie im Karlsruher Netz, die ausschließlich nach der BOStrab betrieben wird. Gefahren wird sie von VBK-Personal, gesteuert von Leitstellenmitarbeitern der VBK. Auf Karlsruher Gemarkung handelt es sich rechtlich um eine Straßenbahn der VBK, außerhalb des Karlsruher Stadtgebiets um eine Straßenbahn der AVG. Die VBK ist dort Subunternehmer der AVG. Die gesamte Strecke ist mit 750 V Gleichstrom elektrifiziert.

Auf ihrem Linienweg von Rheinstetten bis nach Stutensee-Spöck durchquert die S2 in Karlsruhe die Stadtteile Rheinstrandsiedlung und Daxlanden, die Weststadt, die Innenstadt, die Oststadt, passiert Rintheim, durchfährt Hagsfeld, den Reitschulschlag und anschließend in Stutensee die Stadtteile Büchig, Blankenloch und Friedrichstal.

2.2.4 Die Stadtbahnlinie S31/32 Menzingen/Odenheim – Bruchsal – Karlsruhe Hbf – Ettlingen West – Rastatt – Forbach/Achern

Die S31/S32 beginnt im Kraichgau in den Orten Menzingen (ein Ortsteil der Stadt Kraichtal) und in Odenheim (ein Stadtteil von Östringen). In Ubstadt treffen die beiden Linienäste aufeinander und führen auf dem gleichen Fahrweg nach Bruchsal. Bis Bruchsal fahren die Züge auf einer NE-Strecke gemäß der EBO/FV-NE – diese NE-Strecke befindet sich im Eigentum der AVG, ist mit 15 kV 16,7 Hz Wechselstrom elektrifiziert und mit dem Sicherungssystem der DB „PZB“ gesichert. Sie wechseln im Bahnhof Bruchsal auf die Infrastruktur der DB Netz AG über. Auf dieser Strecke fahren die AVG-Stadtbahnen im Mischverkehr mit Zügen der DB Regio AG, der DB Fernverkehr AG sowie mit Güterzügen der DB Schenker AG und anderer Eisenbahnverkehrsunternehmen als Eisenbahn gemäß der EBO. Auf dem weiteren Linienweg bis Rastatt werden die Bahnhöfe Karlsruhe-Durlach und Karlsruhe Hauptbahnhof passiert. Als einzige Stadtbahnlinie der AVG durchfährt die S31/S32 dabei Karlsruhe ausschließlich auf DB-Infrastruktur und nicht durch die Karlsruher Innenstadt als Straßenbahn. Ab dem Karlsruher Hauptbahnhof fährt die Linie weiter über die östliche Rheintalstrecke über Ettlingen West nach Rastatt. Ab Rastatt fährt ein Teil der Züge weiter im Rheintal über Baden-Baden und Bühl bis nach Achern, der andere Teil fährt ins Murgtal bis nach Forbach. Für die Benutzung der DB-Infrastruktur muss die AVG Trassen- und Stationsgebühren an die DB Netz AG und die DB Station und Service AG entrichten. Auf

ihrem gesamten Linienweg verwenden die Stadtbahnen Bahnstrom mit 15 kV 16,7 Hz Wechselstrom. Den Abschnitt Karlsruhe Hauptbahnhof – Forbach betreibt die AVG im Rahmen eines Konsortiums mit der DB Regio Rhein-Neckar.

2.2.5 Die S4 Öhringen – Heilbronn – Eppingen – Bretten – Karlsruhe – Durmersheim – Rastatt – Baden-Baden – Achern

Die heutige S4 war als Linie B die erste Zweisystemlinie und verband ab 1992 zunächst Karlsruhe und Bretten miteinander.

Heute fährt die S4 von Öhringen im Landkreis Hohenlohe bis nach Achern im Ortenaukreis.³⁹

Den Abschnitt Öhringen bis Heilbronn betreibt die AVG in einem Konsortium mit der DB Regio AG. Dabei fahren die Stadtbahnen im Mischbetrieb mit Vollbahnfahrzeugen auf DB-Infrastruktur, die allerdings von der AVG renoviert und auf Stadtbahnniveau ausgebaut wurde. Anschließend wird die Heilbronner Innenstadt durchquert. Diesen Streckenabschnitt befahren die Zweisystem-Stadtbahnwagen als Straßenbahnen gemäß der BOStrab, und die AVG fungiert hier als Subunternehmer der Stadtwerke Heilbronn GmbH. Die Straßenbahnstrecke durch die Heilbronner Innenstadt ist mit 750 V Gleichstrom elektrifiziert. Dabei schalten die Zweisystem-Stadtbahnwagen in einer Systemwechselstelle von der einen auf die andere Stromart um.⁴⁰ Nach ihrem Halt auf dem Bahnhofsvorplatz in Heilbronn wechseln die Züge erneut ihre Betriebsart und den Betreiber und queren als AVG-Stadtbahnen gemäß der EBO den Heilbronner Hauptbahnhof und fahren auf der Kraichgaubahn weiter Richtung Eppingen, Bretten und Karlsruhe-Grötzingen. Diese Streckeninfrastruktur hat die AVG bis zum Jahr 2025 von der DB gepachtet. Ab dem Überfahren der Stadtgrenze von Karlsruhe befindet sich der Fahrgast nunmehr in einer Eisenbahn der VBK. Zwischen Grötzingen und dem Bahnhof Karlsruhe Durlach wechseln die Bahnen ihre Betriebsart erneut, nun von einer Eisenbahn der VBK auf eine Straßenbahn der VBK und passieren anschließend erneut eine Systemwechselstelle, an der von 15 kV 16,7 Hz Bahnstrom auf die Straßenbahnstromspannung von 750 V Gleichstrom umgeschaltet wird. Nach der Ausfahrt aus dem Bahnhof Karlsruhe-Durlach fährt der Zug über eine Rampe auf der Durlacher Allee in das Straßenbahnnetz der VBK ein. Am Karlsruher Marktplatz biegt die Linie links Richtung Süden ab, fährt weiter über den Bahnhofsvorplatz und wird beim

³⁹ Jedoch wurde, um Verspätungen zu verringern, die Linie „gebrochen“, d. h., die Züge aus Richtung Heilbronn/Öhringen enden und starten in Karlsruhe im Albtalbahnhof, die Züge aus Richtung Rastatt/Baden-Baden in der Karlsruher Tullastraße.

⁴⁰ Anders als zum Beispiel die ICE-3-Züge müssen die Stadtbahnwagen nicht manuell umgeschaltet werden, der Triebfahrzeugführer muss nichts tun, alles geschieht automatisch.

Linksabbiegen in der Mitte der Ebertstraße wieder zu einer Eisenbahn der AVG. Nach Ausfahrt aus dem Albtalbahnhof über eine 1996 gebaute Rampe wird eine weitere Systemwechselstelle passiert, und der Zug fährt auf der westlichen Rheintalstrecke der DB über Durmersheim und Rastatt weiter nach Baden-Baden und Achern.

Eine innerstädtische Erschließungswirkung für Karlsruhe hat die S4 für den Stadtteil Grötzingen.

2.2.6 Die Stadtbahnlinie S41 Karlsruhe – Durmersheim – Rastatt – Freudenstadt (– Eutingen im Gäu)

Wie zurzeit die Züge Richtung Rastatt der S4 beginnen und enden die Züge der S41 im Betriebshof Gerwigstraße der VBK. Bis Rastatt fährt die S4 auf dem gleichen Weg und nach denselben Regeln wie die S4. Ab Rastatt fahren die Züge weiter ins Murgtal bis nach Freudenstadt Hauptbahnhof auf einer Strecke, die die AVG bis 2025 von der DB Netz gepachtet und nach der Übernahme durchgehend mit 15 kV 16,7 Hz elektrifiziert hat. Ein Teil der Züge fährt auf einer DB-Strecke weiter bis Eutingen im Gäu, ein Zugpaar spätabends sogar bis Herrenberg. Die Streckenabschnitte Rastatt – Freudenstadt Hauptbahnhof und Karlsruhe – Ettlingen West – Rastatt betreibt die AVG in einem Konsortium mit der DB Regio.

2.2.7 Die S5 Wörth – Karlsruhe – Pfinztal – Pforzheim – Bietigheim-Bissingen

In der rheinland-pfälzischen Stadt Wörth beginnend fährt die S5 innerhalb von Wörth zunächst 2,2 km auf einer in den Jahren 1997 und 2003 eingeweihten Straßenbahnstrecke als eine Straßenbahn der AVG. Zwischen der Haltestelle Wörth Bienwaldhalle und dem Haltepunkt Wörth Alte Bahnmeisterei wechselt der Zug seine Betriebsart und wird von einer Straßenbahn zu einem Eisenbahnzug. Der Haltepunkt Wörth Alte Bahnmeisterei liegt bereits auf dem Areal des DB Bahnhofs Wörth. Weiter in Richtung Osten fährt der Zug auf DB-Infrastruktur und überquert den Rhein. In der Mitte des Rheins wechselt nicht die Betriebsart, dafür aber der Aufgabenträger. Ist es in Rheinland-Pfalz der Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd, so ist es in Baden-Württemberg das jeweils für den Verkehr zuständige Ministerium.⁴¹

⁴¹ Die Zuständigkeit für Verkehr hat in den letzten Jahren in Baden-Württemberg die Ministerien einige Male gewechselt. Vom Ministerium für Umwelt und Verkehr wurden die Verkehrsreferate für einige Jahre dem Innenministerium zugeordnet, um nach dem Amtsantritt von Ministerpräsident Stephan Mappus wiederum dem Ministerium für Umwelt und Verkehr zugeordnet zu werden. Seit

Nach etwa 500 m auf baden-württembergischem Gebiet wird die DB Infrastruktur über eine Rampe verlassen und in eine Übergangsstrecke Richtung Straßenbahnnetz der VBK eingefahren. Auf dieser etwa 2 km langen Überleitungsstrecke wird auch die Betriebsart wieder von einer Eisenbahn zu einer Straßenbahn gewechselt. An der Haltestelle Knielingen Rheinbergstraße, der früheren Endhaltestelle der damaligen Straßenbahnlinie 1 Knielingen – Durlach, fahren die Stadtbahnen in das Straßenbahnnetz der VBK ein. Auf dem Linienweg der früheren Straßenbahnlinie 1 durchfährt die S5 dann, als Straßenbahn der VBK, fast die ganze Stadt Karlsruhe in West-Ost-Richtung, bis sie am Bahnhof Durlach über die Verknüpfungsrampe in den Bahnhof Durlach, Gleis 11, einfährt.

Bis zum Bahnhof Grötzingen fährt die S5 auf demselben Linienweg und nach den gleichen Bedingungen wie die S4. Im Haltepunkt Grötzingen Oberausstraße trennen sich die Wege der beiden Linien. Die S5 fährt weiter die Pfinz entlang Richtung Pforzheim. Beim Überfahren der Stadtgrenze kurz hinter dem Haltepunkt Grötzingen Krappmühlenweg wird wieder die AVG Vertragspartner der Fahrgäste. Zwischen dem Haltepunkt Grötzingen Oberausstraße und dem Bahnhof Söllingen fährt der Zug auf einer neben der DB Hauptstrecke Karlsruhe – Pforzheim – Stuttgart verlaufenden AVG-eigenen Strecke, auf der mehrere Kreuzungen vorhanden sind. Im Bahnhof Söllingen werden die Richtung Pforzheim weiterfahrenden Züge auf die DB Infrastruktur übergeleitet, auf der sie bis Pforzheim und darüber hinaus weiterfahren. Im Hauptbahnhof Pforzheim wechselt das betreibende Verkehrsunternehmen erneut: Ab Pforzheim bis zum Endpunkt der Linie S5 in Bietigheim-Bissingen handelt es sich um eine Stadtbahnlinie im Namen und auf Rechnung der DB Regio AG.

Wie auch die S4 hat die S5 eine Erschließungsfunktion für den Karlsruher Stadtteil Grötzingen. Im Westen Karlsruhes werden von der S5 die Stadtteile Mühlburg und Knielingen angefahren; darüber hinaus ist sie diejenige Linie, die die längste Strecke durch die zentrale Ost-West-Achse Karlsruhes fährt.

2.2.8 Die S6 Pforzheim – Bad Wildbad

Die S6 fährt von Pforzheim Hauptbahnhof bis zum Bahnhof Bad Wildbad auf einer Eisenbahnstrecke, die die AVG von der DB gepachtet hat, der Enztalbahn. Zwischen Pforzheim Hauptbahnhof und dem Bahnhof Pforzheim Brötzingen Mitte ist die Strecke zweigleisig, danach teilt sich in zwei eingleisige Strecken. Während der Streckenrenovierung und des Streckenumbaus zwischen 2000 und 2002 fasste die AVG auf diesem etwa 3,5 km

langen Streckenabschnitt zwei früher eingleisige Strecken, die Nagoldtalbahn und die Enztalbahn, die bis Brötzingen Mitte parallel nebeneinander lagen, aber nicht miteinander verbunden waren, zu einer zweigleisigen Strecke zusammen. Im Bahnhof Brötzingen Mitte teilt sich die Strecke dann, die Nagoldtalbahn führt Richtung Calw und Horb, die Enztalbahn Richtung Bad Wildbad.

In Bad Wildbad wurde die Strecke Richtung Süden über den Bahnhof hinaus um eine etwa 800 m lange Straßenbahnstrecke bis zur heutigen Endhaltestelle Bad Wildbad Kurpark verlängert. Selbstverständlich wechseln bei der Ausfahrt aus dem Bahnhof Bad Wildbad die Züge auch wieder die Betriebsart von Eisenbahn auf Straßenbahn und fahren über eine Systemwechselstelle, da innerhalb der Stadt Bad Wildbad mit 750 V Gleichstrom gefahren wird. Diese Strecke betreibt die AVG in einem Konsortium zusammen mit der DB Regio AG.

Karlsruher Stadtteile erschließt diese Stadtbahnlinie nicht.

2.2.9 Die S9 Bruchsal – Bretten – Mühlacker

Die S9 Bruchsal – Bretten – Mühlacker wird ausschließlich auf Infrastruktur der DB gefahren. Als eine der wenigen Linien, die nicht durch Karlsruhe fahren, handelt es sich bei der S9 um eine Tangentiallinie um das Oberzentrum Karlsruhe herum. Der Streckenabschnitt Bruchsal – Bretten wurde 1994 bei Gründung des KVV in Betrieb genommen, die Verlängerung bis Mühlacker 1999 im Rahmen eines gemeinsamen Angebotes mit der DB Regio, wobei die AVG den Streckenabschnitt Bretten – Mühlacker der S9 betreibt und die DB Regio den Streckenabschnitt Pforzheim – Bietigheim-Bissingen der S5.

Auch diese Linie erschließt keine Karlsruher Stadtteile.

2.2.10 Die S51/52 (Karlsruhe –) Wörth – Germersheim

Die neueste, im Dezember 2010 in Betrieb genommene Stadtbahnlinie der AVG ist die S51/S52 (Karlsruhe –) Wörth – Germersheim. Ursprünglich war diese Linie als Verlängerung derjenigen Züge der S5 gedacht, die in Knielingen enden und nicht weiter nach Wörth fahren. Während der Planung wurde jedoch festgestellt, dass es sinnvoll ist, einen Teil der Züge dieser Linie an Werktagen am Albtalbahnhof beginnen bzw. enden zu lassen. Denn dadurch fährt dieser Teil der Züge über die DB Strecke Karlsruhe – Wörth und bedient somit auch die Haltepunkte Karlsruhe-West und Karlsruhe-Mühlburg. Außerdem wird durch diese Linienführung die Fahrzeit zwischen der Pfalz und dem Karlsruher Hauptbahnhof sowie der südlichen Karlsruher Innenstadt verkürzt.

Ein weiterer Teil der Züge fährt als Straßenbahn durch die Innenstadt über den Karlsruher Marktplatz nach Knielingen und dann als Eisenbahn auf der DB Infrastruktur. Der verbleibende Rest der Züge an Werktagen und sämtliche Züge am Wochenende sind Verlängerungen von Zügen der S5, die vor der Inbetriebnahme der Strecke Wörth – Germersheim in Knielingen endeten. Im Westkopf des Bahnhofs Wörth wird der Linienweg der S5 verlassen, und die Stadtbahnen fahren auf einer von der AVG im Auftrag der DB Netz AG umgebauten DB-Strecke Richtung Germersheim weiter.

3 Die Stadtbahn auf NE- und Straßenbahnstrecken

3.1 Die Albtalbahn

3.1.1 Die Geschichte der Albtalbahn von 1885 bis zum Ende des II. Weltkriegs

Nach längeren Diskussionen wurde 1885 eine Verbindung der Badischen Staatsbahn mit der Stadt Ettlingen erbaut und eingeweiht. Sie fädelt beim heutigen Bahnhof Ettlingen West (damals Ettlingen Staatsbahnhof) aus der Staatsbahnstrecke aus, endete in Ettlingen am Erbprinz und hatte eine Spurweite von 1.435 mm. Zwei Jahre später, 1887, wurde sie bis zum Holzhof, dem heutigen Bahnhof Ettlingen Stadt, verlängert.⁴²

In der Folgezeit gab es Bestrebungen, die Stadt Karlsruhe per Bahn direkt mit Ettlingen und dem Albtal zu verbinden.⁴³ Auch in Pforzheim wurden Stimmen laut, die eine Bahnverbindung Richtung Ettlingen wünschten. 1894 wurde die Berliner Firma Friedrich Lenz & Comp., damals eine bekannte Firma im Eisenbahnbau, von den Vertretern der Städte Karlsruhe und Pforzheim mit der Planung einer Eisenbahn Karlsruhe – Ettlingen – Herrenalb/Pforzheim beauftragt.⁴⁴ Die Firma Lenz lieferte die Pläne 1895 ab, und am 17. Juni 1895 erklärte sich das großherzogliche Ministerium grundsätzlich mit dem Bahnbau einverstanden.⁴⁵

Daraufhin erließ die badische Regierung am 16. Juni 1896 ein Gesetz, die „Herstellung einer Lokalbahn von Karlsruhe nach Herrenalb und von Ettlingen nach Pforzheim betreffend“.⁴⁶ In diesem Gesetz wurden die Bedingungen festgelegt, unter denen die Bahn gebaut und anschließend betrieben werden sollte.⁴⁷

Die Konzession für Bau und Betrieb der Strecke als Schmalspurbahn mit der Spurweite 1.000 mm wurde im November 1896 einem Konsortium, bestehend aus den in Berlin ansässigen Firmen Berliner Handelsgesellschaft, Bankhaus Robert Warschauer und Co. und Schaffhausen'scher Bankverein erteilt.⁴⁸ Dieses Konsortium wiederum beauftragte die

⁴² Vgl. Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (Hrsg.): Bindewald, Klaus: Die Albtalbahn: Geschichte mit Zukunft. Von der Schmalspurbahn zur modernen Stadtbahn. Ubstadt-Weiher 1998. S. 12 f.

⁴³ Vgl. ebd. S. 14 ff.

⁴⁴ Vgl. ebd. S. 17 ff.

⁴⁵ Vgl. ebd. S. 19.

⁴⁶ Zitat Gesetzes- und Verordnungs-Blatt für das Großherzogtum Baden. Nr. 15. Karlsruhe, 04. Juli 1896. S. 141.

⁴⁷ Vgl. ebd. S. 141 ff.

⁴⁸ Vgl. (badische) Konzession für den Bau und Betrieb einer Lokalbahn von Karlsruhe nach Herrenalb und von Ettlingen nach Pforzheim. Erteilt vom Großherzoglichen Ministerium des

Berliner Firma Lenz & Co. mit dem Bau der Bahn.⁴⁹ Zwischen 1897 und 1901 wurde die Albtalbahn gebaut, die Karlsruhe über Rüppurr und Ettlingen mit dem Albtal bis nach Herrenalb verbindet. Ergänzt wurde die Strecke durch eine Querverbindung von Busenbach über den das Albtal begrenzenden Höhenrücken über Ittersbach Richtung Enztal bis nach Brötzingen und Pforzheim.⁵⁰

Jedoch ging es auch damals nicht ohne Gelder der öffentlichen Hand. Die Firma Lenz & Co. hatte 1897 folgendes Angebot für den Bau der Strecke abgegeben, wie Klaus Bindewald in seinem Buch „Die Albtalbahn“ ausführte:

- „Erforderlicher Zuschuss 1.500.000 Mark
- Kostenlose Bereitstellung des öffentlichen Grundes
- Kostenlose Übereignung der Ettlinger ‚Stadtbahn‘ [gemeint war die Seitenbahn ‚Ettlingen Staatsbahnhof – Ettlingen Holzhof‘ heute Ettlingen-West – Ettlingen Stadtbahnhof]“⁵¹

Großherzoglichen Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten. Karlsruhe, 10. November 1896. AVG Vertragsarchiv, laufende Nummer 3, Aktenzeichen 101/3 Bd. 1.

Und (württembergische) Konzession für den Bau und Betrieb einer Lokalbahn von Karlsruhe nach Herrenalb und Ettlingen nach Pforzheim. Erteilt vom königlichen Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten, Abteilung für die Verkehrsanstalten. Stuttgart, 14. Juli 1897. AVG Vertragsarchiv, laufende Nummer 8, Aktenzeichen 101/3 Bd. 1.

Damals ein in Deutschland, bzw. im deutschsprachigen Raum, ein durchaus übliches Verfahren. Es gab zahlreiche (potenzielle) Nebenstrecken, für die sich die damals noch voneinander unabhängigen Staatsbahnen der deutschen Länder nicht interessierten, weil sie kein ausreichendes Verkehrsaufkommen erwarteten. Also übernahmen private Firmen oder Konsortien, oft in Zusammenarbeit mit den an den Strecken liegenden Städten und Gemeinden, den Bau und anschließend den Betrieb dieser Strecken. Als nach dem ersten Weltkrieg die Länderbahnen zur Deutschen Reichsbahn vereinigt wurden, änderte sich an diesem Sachverhalt zunächst einmal nichts Wesentliches. Diese Strecken wurden in der Bundesrepublik in den 1950er und 1960er Jahren, wie zahlreiche Nebenstrecken der Deutschen Bundesbahn auch, entweder stillgelegt oder bis heute von kleineren Gesellschaften betrieben – sie waren die Vorläufer der oben erwähnten sogenannten NE-Bahnen. Anders als beispielsweise in Frankreich existieren also bis heute in Deutschland, der Schweiz und Österreich neben einer großen Staatsbahn (DB, SBB oder ÖBB) zahlreiche kleinere Eisenbahnen (z. B. in Deutschland die WEG, die HzL und die SWEG, in der Schweiz die Rhätische Bahn, die Furka-Oberalp-Bahn und die BLS, in Österreich die Salzburger Lokalbahn), häufig im Eigentum von Kommunen oder Bundesländern bzw. Kantonen, die über Eisenbahninfrastruktur verfügen und diese auch selbst mit eigenen Verkehrsmitteln im Personen- und/oder Güterverkehr befahren. (Das ist nicht zu verwechseln mit rechtlich unabhängigen Töchtern der DB wie der S-Bahn Berlin GmbH usw.).

⁴⁹ Vgl. Iffländer, Helmut: Die Albtalbahn. Von der Bimmelbahn zum modernen Nahverkehrsbetrieb. München 1987. S. 34.

⁵⁰ Vgl. Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (Hrsg.): Bindewald, Klaus: Die Albtalbahn: Geschichte mit Zukunft. Von der Schmalspurbahn zur modernen Stadtbahn. Ubstadt-Weiher 1998. S. 21 ff.

⁵¹ Vgl. Bindewald, Klaus: Die Albtalbahn: Geschichte mit Zukunft. Von der Schmalspurbahn zur modernen Stadtbahn. Ubstadt-Weiher 1998. S. 21.

Für diese Konzessionserteilung waren damals zwei Staaten, neben dem Großherzogtum Baden auch das Königreich Württemberg zuständig. Dies ergab sich daraus, dass auf dem Weg nach Herrenalb beim „Steinhäusle“ die Staatsgrenze zwischen den beiden Staaten passiert wurde. Auch auf dem Seitenast von Busenbach und Brötzingen wurde diese Grenze überquert. Somit wurde, sowohl seitens des Großherzogtums Baden als auch vom Königreich Württemberg, die Konzession auch nicht vom Innen- oder Finanzministerium, sondern vom Großherzoglichen Ministerium des Herzoglichen Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten bzw. vom Königlich-Württembergischen Staatsministerium des Äußeren erteilt.⁵² Auflagen aus Württemberg waren unter anderem die kostenlose Mitnahme königlich-württembergischer Beamter in Uniform zur Ausübung ihrer Dienstpflicht sowie die Einhaltung der Reichsordnung für Klein- und Nebenbahnen von 1892.⁵³ Die Konzession für den Betrieb der Strecke nach ihrer Inbetriebnahme 1898 wurde für zunächst 40 Jahre, also bis 1938 erteilt. (Diese Konzession wurde nie aufgehoben, sondern 1938 und 1988 um jeweils 50 Jahre verlängert und endet nunmehr im Jahr 2038. Sie bezieht sich als Folge der Bahnreform und der von der EU vorgegebenen Regelungen heute aber nur noch auf die Infrastruktur.)

Nach der feierlichen Inbetriebnahme 1898 und 1899⁵⁴ wurde die Strecke von der B.L.E.A.G., der Badischen Lokaleisenbahn AG, an der unter anderem Friedrich Lenz selbst beteiligt war, übernommen und betrieben.⁵⁵

Dabei erfüllte die Albtalbahn mehrere Zwecke, und es gab mehrere Verkehrsarten und durchaus unterschiedliche Verkehrsströme: Einerseits fuhren Arbeiter im Berufsverkehr aus dem Albtal nach Ettlingen und weiter nach Karlsruhe. Daneben hatte die Bahn eine wesentliche Funktion im Vorortverkehr innerhalb der Stadt Karlsruhe zwischen Rüppurr und

⁵² Vgl. Stadt Karlsruhe: Die Albtalbahn. Denkschrift der Stadt Karlsruhe zur Verbesserung der Verkehrsbedienung ihrer südlichen Stadtteile und des Albtales durch Umgestaltung der Bahn. Karlsruhe 1955. Anlage 2.

⁵³ Vgl. (württembergische) Konzession für den Bau und Betrieb einer Lokalbahn von Karlsruhe nach Herrenalb und Ettlingen nach Pforzheim, AVG Vertragsarchiv, laufende Nummer 8, Aktenzeichen 101/3 Bd. 1. vom 14.07.1897. Erteilt vom königlichen Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten, Abteilung für die Verkehrsanstalten.

⁵⁴ Der Streckenteil Busenbach – Ittersbach wurde 1899, ein Jahr nach der Talstrecke, eröffnet. Vgl. Bindewald, Klaus: Die Albtalbahn: Geschichte mit Zukunft. Von der Schmalspurbahn zur modernen Stadtbahn. Ubstadt-Weiher 1998. S. 24.

⁵⁵ Vgl. Iffländer, Helmut: Die Albtalbahn. Von der Bimmelbahn zum modernen Nahverkehrsbetrieb. München 1987. S. 35.

Neben der meterspurigen Albtalbahn betrieb die B.L.E.A.G. 1914 auch die normalspurigen Strecken Bruchsal – Menzingen/Odenheim – Hilsbach, die sogenannte BHM-Bahn, später BMO-Bahn (heute ebenfalls im Eigentum der AVG), die Bühlertalbahn Bühl – Oberbühlertal, die Nebenbahn Wiesloch – Wiesloch Stadt – Meckesheim/Waldangelloch, und die Krebsbachtalbahn Neckarbischofsheim – Hüffenhardt (heute im Eigentum der SWEG).

der Kernstadt. Von Anfang an jedoch wies die Albtalbahn auch Potenzial im Freizeitverkehr auf: Vor allem Karlsruher Bürger benutzten die Bahn, um zur Erholung und Entspannung von Karlsruhe aus ins nahe gelegene Albtal bis nach Herrenalb zu fahren.⁵⁶ Auch auswärtige Kur- und Feriengäste benutzten die Albtalbahn.⁵⁷ Außerdem wurden auf der Albtalbahn Güter transportiert, entweder zum Ettlinger Stadtbahnhof, um dort für den Weitertransport auf Fuhrwerke verladen zu werden, oder es wurden einzelne Güterwagen weiter nach Rüppurr oder ins Albtal gefahren.⁵⁸ Aufgrund der unterschiedlichen Spurweite mussten entweder die Güterwagen der Reichsbahn auf Rollwagen gesetzt, oder die Waren in andere Güterwagen umgeladen werden. Lediglich zwischen Busenbach und Ettlingen Staatsbahnhof (heute Ettlingen West) existierte ein sogenanntes „Drei-Schienen-Gleis“, auf dem sowohl normal- als auch meterspurige Fahrzeuge fahren konnten.

Zunächst ausschließlich mit Dampflokomotiven befahren, musste die Strecke nach relativ kurzer Zeit allerdings wegen erheblicher Proteste der Anwohner, vor allem in Karlsruhe, elektrifiziert werden.⁵⁹ In diesem Zusammenhang wurden unmittelbar nach der Jahrhundertwende auch einige neue Fahrzeuge angeschafft. Dies waren, mit Ausnahme der Anschaffung zweier Dampflokomotiven 1918/19 und eines 1921/22 errichteten Umformer-

⁵⁶ Iffländer, Helmut: Die Albtalbahn. Von der Bimmelbahn zum modernen Nahverkehrsbetrieb. München 1987. S. 25.

⁵⁷ Es kam es in den Anfangsjahren wohl häufig zu Verspätungen, die die B.L.E.A.G. unter anderem damit begründete, dass es daran liege „dass so viele Fremde mit Gepäck unterwegs seien und das Aus- und Einladen den Betriebsablauf verzögere.“ Zitiert nach Bindewald, Klaus: Die Albtalbahn: Geschichte mit Zukunft. Von der Schmalspurbahn zur modernen Stadtbahn. Ubstadt-Weiher 1998. S. 26.

Das Albtal ist etwa 20 km lang und erstreckt sich im Norden von Ettlingen entlang des Laufes des Flusses Alb, von dem es seinen Namen hat, bis (Bad) Herrenalb im Süden. Mit Herrenalb wird das Tal abgeschlossen. Außer den Fluss entlang Richtung Ettlingen kann man Herrenalb nur verlassen, indem ein Höhenrücken in Richtung Enztal oder im Süden ein anderer Höhenrücken in Richtung Gaistal und Murgtal überquert wird.

Den Titel „Bad“ verdankt Herrenalb nicht dem Wasser (das Thermalwasser für das Thermalbad in Herrenalb wird aus Waldbronn „importiert“), sondern Bad Herrenalb ist ein Luftkurort.

⁵⁸ Im Albtal befanden und befinden sich bis heute Gewerbebetriebe, vor allem am Stadtrand Ettlingens im Albtal. So zum Beispiels das Gelände der früheren Spinnerei Ettlingen (heute eine Gewerbepark mit diversen Firmen), aber auch tiefer im Albtal. Am Talende in Herrenalb jedoch gibt es kaum produzierendes Gewerbe, man stützt sich überwiegend auf den Fremdenverkehr.

⁵⁹ Vgl. Bindewald, Klaus: Die Albtalbahn: Geschichte mit Zukunft. Von der Schmalspurbahn zur modernen Stadtbahn. Ubstadt-Weiher 1998. S. 25.

Und: SWR – Sendereihe Eisenbahnromantik: 100 Jahre Albtalbahn. Ein Film von Harald Kirchner. Redaktion: Hagen von Ortloff. Leitung der Sendung: Peter Latzel. Baden-Baden / SWR 1998. Minute 11 f.

werks am Seehof zwischen Rüppurr und Ettlingen,⁶⁰ die letzten größeren Investitionen in die „alte Albtalbahn“.

Bereits zwischen den beiden Weltkriegen waren die Anlagen so heruntergewirtschaftet, der Komfort so schlecht und die Verkehrsanbindung so ungenügend, dass die Stadt Karlsruhe sich gezwungen sah, sich intensiver mit der Albtalbahn zu befassen. Jedoch scheiterten 1925 angestellte Überlegungen, die Albtalbahn in Rüppurr durch eine Straßenbahn zu ersetzen. Daher wurde ab 1926 eine parallele Schnellbuslinie Hauptbahnhof Karlsruhe – Rüppurr eingerichtet, um den Karlsruher Vorort Rüppurr besser mit dem Stadtzentrum zu verbinden.⁶¹

Nicht zuletzt deswegen gerieten die Albtalbahn und infolgedessen auch der Betreiber der Bahn, die B.L.E.A.G., in ernste wirtschaftliche Schwierigkeiten. Die ab 1929 einsetzenden Folgen der Weltwirtschaftskrise und die Existenz insgesamt fünf nicht zusammenhängender Strecken,⁶² für die es kaum Synergieeffekte geben konnte, taten ein Übriges. Dass die Verkehrsbetriebe der Stadt Karlsruhe die Schnellbuslinie nach Rüppurr 1930 wieder einstellten und im Gegenzug mit der B.L.E.A.G. eine Taktverdichtung auf der Albtalbahn vereinbart hatten, hatte die Probleme nicht nachhaltig verringert.⁶³ 1931 musste die B.L.E.A.G. schließlich Konkurs anmelden.⁶⁴

Bereits 1913 und erneut 1920 hatte die Stadt Karlsruhe versucht, die Albtalbahn zu übernehmen. Die B.L.E.A.G. war jedoch zu diesen beiden Zeitpunkten nicht bereit, die Bahn abzugeben, und stellte Anträge auf Staatshilfe.⁶⁵

⁶⁰ Vgl.: Iffländer, Helmut: Die Albtalbahn. Von der Bimmelbahn zum modernen Nahverkehrsbetrieb. München 1987. S. 79.

⁶¹ Vgl.: Iffländer, Helmut: Die Albtalbahn. Von der Bimmelbahn zum modernen Nahverkehrsbetrieb. München 1987. S. 85.

Oder: Stadtarchiv Karlsruhe, Verkehrsbetriebe Karlsruhe (Hrsg.): Koch, Manfred (Hrsg.): Mit Beiträgen von: Bindewald, Klaus; Ludwig, Dieter; Stammer, Horst u. a.: Unter Strom. Geschichte des öffentlichen Nahverkehrs in Karlsruhe. Veröffentlichungen des Karlsruher Stadtarchivs, Bd. 20. Karlsruhe 2000. S. 166.

⁶² Vgl. zum Beispiel: www.de.wikipedia.org/wiki/Badische_Lokal-Eisenbahnen, Stand 21. Februar 2010.

⁶³ Vgl.: Iffländer, Helmut: Die Albtalbahn. Von der Bimmelbahn zum modernen Nahverkehrsbetrieb. München 1987. S. 85.

⁶⁴ Vgl. zum Beispiel: Bindewald, Klaus: Die Albtalbahn: Geschichte mit Zukunft. Von der Schmalspurbahn zur modernen Stadtbahn. Ubstadt-Weiher 1998. S. 42.

⁶⁵ Stadtarchiv Karlsruhe, Verkehrsbetriebe Karlsruhe (Hrsg.): Koch, Manfred (Hrsg.): Mit Beiträgen von: Bindewald, Klaus; Ludwig, Dieter; Stammer, Horst u. a.: Unter Strom. Geschichte des öffentlichen Nahverkehrs in Karlsruhe. Veröffentlichungen des Karlsruher Stadtarchivs, Bd. 20. Karlsruhe 2000., S. 165.

Einen Teil der Bahn gab die B.L.E.A.G später dann doch freiwillig ab: Die Strecke Ittersbach – Brötzingen wurde 1931, nachdem vorher von der B.L.E.A.G. ein Antrag auf Stilllegung gestellt worden war, an die Stadt Pforzheim veräußert.

Nun wäre 1931 infolge des Konkurses der B.L.E.A.G. die Möglichkeit für die Stadt Karlsruhe gegeben gewesen, die Albtalbahn zu übernehmen. Doch dieses Mal zeigte die Stadt Karlsruhe kein Interesse. Man war zu dieser Zeit der Meinung, dass die Strecke von einem privaten Betreiber übernommen werden müsse.⁶⁶ Ein weiterer Grund bestand darin – so stellen es Bindewald und Iffländer dar, –dass die Stadt Karlsruhe nicht allein die Albtalbahn hätte übernehmen können, sondern sie hätte gleichzeitig auch die anderen Bahnen der B.L.E.A.G. in ihren Besitz bringen müssen. Daran hatte sie allerdings kein Interesse,⁶⁷ da diese Bahnen über ganz Nord- und Mittelbaden verstreut waren und keine verkehrliche Funktion für Karlsruhe hatten.⁶⁸

Da die Stadt Karlsruhe sich nicht engagierte, übernahm schließlich die Deutsche Eisenbahn Betriebsgesellschaft (DEBG) mit Sitz in Berlin die Strecken der B.L.E.A.G.⁶⁹ Im Prinzip änderte sich jedoch zunächst nichts. Zwar wurden kleinere Investitionen getätigt und damit die drängendsten Probleme abgemildert, auch brachte der ab 1937 beginnende Autobahnbau zusätzliches Volumen und Erträge im Güterverkehr, die substanziellen Problemen der Bahn wurden jedoch nicht gelöst.⁷⁰ Das rollende Material blieb veraltet und in schlechtem Zustand, und auch die Infrastruktur wurde, abgesehen von der Ausweitung der Elektrifizierung nach Ittersbach, nicht grundlegend renoviert.

Es dauerte keine zehn Jahre, und die Stadt Karlsruhe sah sich erneut in vor die Frage gestellt, ob die Albtalbahn übernommen werden sollte. 1940 war die Stadt Karlsruhe abermals entschlossen, die Albtalbahn bei nächster Gelegenheit zu übernehmen. Doch da der Krieg dann doch nicht so schnell endete, wie es die Nationalsozialisten erwarteten, und da diese darüber hinaus die Gauleitung 1941 von Karlsruhe nach Straßburg verlegten, verblassten die

Vgl. Bindewald, Klaus: Die Albtalbahn: Geschichte mit Zukunft. Von der Schmalspurbahn zur modernen Stadtbahn. Ubstadt-Weiher 1998. S. 41 Und: Iffländer, Helmut: Die Albtalbahn. Von der Bimmelbahn zum modernen Nahverkehrsbetrieb. München 1987. S. 85 ff.

⁶⁶ Bindewald, Klaus: Chronik 2009 des Verkehrswesens in der Region Karlsruhe. Bad Herrenalb 2010. S. 14.

⁶⁷ Vgl. Bindewald, Klaus: Die Albtalbahn: Geschichte mit Zukunft. Von der Schmalspurbahn zur modernen Stadtbahn. Ubstadt-Weiher 1998. S. 43. Und: Iffländer, Helmut: Die Albtalbahn. Von der Bimmelbahn zum modernen Nahverkehrsbetrieb. München 1987. S. 88.

⁶⁸ Dazu gehörten neben der Albtalbahn die Strecken Bruchsal – Odenheim/Menzingen, Wiesloch – Meckesheim/Waldangelloch, Neckarbischofsheim – Hüffenhardt und die Bühlertalbahn Bühl – Oberbühlertal.

Vgl. Kochems, Michael; Meißner, Frank von: Regionalbahnen im Südwesten. HzL, SWEG, AVG und WEG auf ihrem Weg in die Zukunft. Düsseldorf 2004. S. 56 f. Und: Iffländer, Helmut: Die Albtalbahn. Von der Bimmelbahn zum modernen Nahverkehrsbetrieb. München 1987. S. 88.

⁶⁹ Vgl.: Iffländer, Helmut: Die Albtalbahn. Von der Bimmelbahn zum modernen Nahverkehrsbetrieb. München 1987. S. 88.

⁷⁰ Vgl. zum Beispiel: Bindewald, Klaus: Die Albtalbahn: Geschichte mit Zukunft. Von der Schmalspurbahn zur modernen Stadtbahn. Ubstadt-Weiher 1998. S. 44 bis 45.

verhältnismäßig geringen Probleme mit der Albtalbahn dann doch vor denen des Krieges.⁷¹ Hinzu kam, dass der vom Reichsverkehrsministerium beauftragte Verhandlungsführer auf der Fahrt mit der Eisenbahn nach Karlsruhe bei einem Luftangriff der Alliierten starb.⁷² Außerdem war man in den schwierigen Kriegsjahren vermutlich froh, dass der Zugverkehr überhaupt noch aufrechterhalten werden konnte.

3.1.2 Die Albtalbahn vom Ende des II. Weltkriegs bis 1953

Dies war aber nur eine zeitweilige Erscheinung. Es dauerte nicht einmal bis zur Währungsreform, dann flammte die Diskussion um die Albtalbahn erneut auf. Im Jahr 1947 bekundete die Stadt Karlsruhe ihr Interesse an einer Übernahme der Albtalbahn von der DEBG. Diese hatte zwar inzwischen – als Folge des Zweiten Weltkriegs und der damit verbundenen Besetzung Ostdeutschlands durch die Sowjetunion – ihre Betriebszentrale von Berlin nach Hameln verlagert. Auch dadurch verbesserten sich die Verkehrsverhältnisse jedoch nicht.⁷³

Zwar konnten die Verhandlungen damals nicht zu einem erfolgreichen Abschluss geführt werden, aber zumindest hatte die Stadtverwaltung Karlsruhe wieder begonnen, sich mit dem Problem Albtalbahn zu beschäftigen. Oberbürgermeister Klotz drückte es laut Protokoll später folgendermaßen aus: „Die Stadtverwaltung habe es dann vor der Währungsreform versucht; damals seien solche Dinge kaum realisierbar gewesen, nach der Währungsreform aber habe man kein Geld gehabt.“⁷⁴

Das Thema Albtalbahn machte einige Jahre lang keine Fortschritte. Eine unzureichende technische Ausstattung, ein mangelhafter Zustand von Infrastruktur und Fahrzeugen,⁷⁵

⁷¹ Oberbürgermeister Klotz laut Protokoll am 1. März 1957: „(...) man habe es schon im Dritten Reich versucht, das sei aber in der Aufrüstung untergegangen.“

Zitat Stadt Karlsruhe: Niederschrift über die 9. Sitzung des Gemeinderates am Freitag den 1. März 1957. Karlsruhe, 15. März 1957. Punkt 6 der Tagesordnung: Umgestaltung der Albtalbahn. S. 1. Stadtarchiv Karlsruhe. H.-Reg A. Nr. 530. Heft 4. Stadt Karlsruhe: 8 wirtschaftliche Unternehmen. 83 Privatbahnen und Kleinbahn. 831 Albtalbahn-Verkehrsgesellschaft mbH. Erwerb durch die Stadt Karlsruhe.

⁷² Vgl. Zeunert, Wolfgang (Hrsg.): Kleinbahnbücher. Verlagsnummer 27: Höltge, Dieter: Albtalbahn und Kleinbahn Pforzheim – Ittersbach. Gifhorn 1976. S. 26.

⁷³ Vgl.: Bindewald, Klaus: Die Albtalbahn: Geschichte mit Zukunft. Von der Schmalspurbahn zur modernen Stadtbahn. Ubstadt-Weiher 1998. S. 47 bis 48.

⁷⁴ Zitat Stadt Karlsruhe: Niederschrift über die 9. Sitzung des Gemeinderates am Freitag den 1. März 1957. Karlsruhe, 15. März 1957. Punkt 6 der Tagesordnung: Umgestaltung der Albtalbahn. S. 1. Stadtarchiv Karlsruhe. H.-Reg A. Nr. 530. Heft 4. Stadt Karlsruhe: 8 wirtschaftliche Unternehmen. 83 Privatbahnen und Kleinbahn. 831 Albtalbahn-Verkehrsgesellschaft mbH. Erwerb durch die Stadt Karlsruhe.

⁷⁵ Nach einer Aufstellung der Stadt Karlsruhe bestand der Fuhrpark 1953 aus fünf Dampflokomotiven der Baujahre 1899–1900, zwei Elektrolokomotiven (Baujahr 1910/11), acht elektrischen

fehlende Bequemlichkeit, mangelnder Komfort, eine zu geringe Geschwindigkeit, vor allem aber der Verkehrsbruch am Albtalbahnhof und die dadurch hervorgerufenen zu langen Reisezeiten machten sich im Verhältnis zu der sich im Wirtschaftswunder rasant entwickelnden wirtschaftlichen Gesamtsituation und den damit verbundenen steigenden Ansprüchen der Fahrgäste immer deutlicher negativ bemerkbar. Dennoch geschah, zunächst einmal – nichts.

Ab 1952 kam die Wende: Die Stadt Karlsruhe und vor allem die Einwohner Rüppurrs und Dammerstocks begannen ihre Wünsche jetzt energischer vorzutragen und auf die Missstände bei der Albtalbahn hinzuweisen.

Am 17. Dezember 1952 gab dann der Karlsruher Oberbürgermeister Günther Klotz den Verkehrsbetrieben Karlsruhe den Auftrag, ein Konzept zur Modernisierung der Albtalbahn und den Anschluss an das innerstädtische Verkehrsnetz zu entwickeln.⁷⁶

3.1.3 Aufnahme von Gesprächen über die Albtalbahn im Jahr 1953

Durch diese Initiative sah sich das Innenministerium Baden-Württemberg veranlasst, im Januar 1953 zu einem ersten Gespräch nach Stuttgart einzuladen,⁷⁷ „bei dem festgestellt wurde, daß die Albtalbahn überaltert sei und den an ein modernes Verkehrsmittel zu stellenden Ansprüchen nicht mehr genüge.“⁷⁸

Über eines waren sich dort von Anfang an alle Beteiligten (das Land Baden-Württemberg, der Landkreis Karlsruhe, die Stadt Karlsruhe, die anliegenden Albtalgemeinden und der Betreiber

Triebwagen ebenfalls aus den Baujahren 1910/11, 20 Personenwagen aus den Jahren 1925–1928 und nicht zu vergessen 24 Personenwagen des Typs „Ittersbach“, die 1897 und 1898 gebaut worden waren. Hinzu kamen noch einige Packwagen, über 100 mehr oder weniger einsatzfähige Güterwagen sowie 14 Rollwagen zur Überwindung der Differenz der Spurweite zwischen Staats- und Albtalbahn.

Stadt Karlsruhe: die Albtalbahn. Denkschrift der Stadt Karlsruhe zur Verbesserung der Verkehrsbedienug ihrer südlichen Stadtteile und des Albtales durch Umgestaltung der Bahn. Karlsruhe 1955. S. 5. AVG-Archiv. Aktenzeichen 101/6.

⁷⁶ Vgl. Text „Oberbürgermeister Klotz und die Albtalbahn.“ S. 1. Unbekannter Verfasser aus dem Hause AVG. Ohne Jahresangabe. Ohne Ortsangabe. Archiv Rupert Bruder.

Laut Aussage von Rupert Bruder (früherer kaufmännischer Leiter der VBK, der AVG und des KVV) ein Text anlässlich der Trauerfeier nach dem Tod von Günther Klotz verfasst.

⁷⁷ Vgl. Stadt Karlsruhe: Vorlage Nr. 46 zu Tagesordnungspunkt Nr. 6 (der Gemeinderatssitzung am 01. März 1957). Umgestaltung und Modernisierung der Albtalbahn. Karlsruhe, 01. März 1957. S. 1. Stadtarchiv Karlsruhe. H.-Reg A. Nr. 530. Heft 4. Stadt Karlsruhe: 8 wirtschaftliche Unternehmen 83 Privatbahnen und Kleinbahn. 831 Albtalbahn-Verkehrsgesellschaft mbH. Erwerb durch die Stadt Karlsruhe.

⁷⁸ Zitat ebd. S. 1.

DEBG) einig,⁷⁹ nämlich „daß der Schienenverkehr im Albtal nicht auf die Straße durch Übergang auf einen Omnibus- oder O-Busverkehr verlegt werden kann, da die derzeitige Beaufschlagung durch den Individualverkehr nicht mehr den von der Albtalbahn geleisteten Berufs- und Ausflugsverkehr aufnehmen kann.“⁸⁰ Wenn man die Entwicklung jener Jahre (der Fünfziger und der Sechziger Jahre) in Deutschland im Allgemeinen betrachtet, ist es eine ganz erstaunliche und von allen anderen abweichende Meinung gewesen, sich im Falle der Albtalbahn auf die Schiene festzulegen und gegen eine Umstellung auf den Bus zu entscheiden. Denn die Tendenz in Deutschland war gegenläufig: In zahlreichen Städten wurden Straßen- und Vorortbahnen zugunsten des Busses aufgegeben.⁸¹

Die DEBG beantragte daraufhin staatliche Zuschüsse zur Erneuerung des Fuhrparks und der Infrastruktur.⁸²

Im April 1953 hatte der Karlsruher Oberbürgermeister Klotz dann erstmals die Gelegenheit, im Innenministerium Baden-Württemberg die Bedeutung der Albtalbahn für Karlsruhe persönlich zu erläutern und darzulegen, dass er an einer halbherzigen Lösung kein Interesse habe.⁸³

Im Mai 1953 teilte das Innenministerium mit, dass in den Jahren 1953 bis 1955 bis zu 1.990.000 DM für die Erneuerung der Albtalbahn zur Verfügung gestellt werden könnten, woraufhin die Stadt Karlsruhe umgehend ihre Forderung nach einer umfassenderen Lösung erneuerte, zumindest für den Streckenabschnitt Karlsruhe – Rüppurr – Ettlingen.⁸⁴

⁷⁹ Vgl. Stadt Karlsruhe: Niederschrift über die 9. Sitzung des Gemeinderates am Freitag, den 1. März 1957. Karlsruhe, 15. März 1957. Punkt 6 der Tagesordnung: Umgestaltung der Albtalbahn. S. 2. Stadtarchiv Karlsruhe. H.-Reg A. Nr. 530. Heft 4. Stadt Karlsruhe: 8 wirtschaftliche Unternehmen. 83 Privatbahnen und Kleinbahn. 831 Albtalbahn-Verkehrsgesellschaft mbH. Erwerb durch die Stadt Karlsruhe.

⁸⁰ Zitat ebd. S. 2.

⁸¹ Beispielsweise schaffte Saarbrücken die Straßenbahn ab, um sie in den 1990er Jahren nach Karlsruher Muster wiederaufzubauen. Auch in Nordrhein-Westfalen wurden zahlreiche Straßenbahnnetze aufgegeben. Dieser Prozess zog sich teilweise bis in die Achtziger Jahre hin, so zum Beispiel in Wuppertal, und auch die Vestische Straßenbahnen GmbH in Herten stellte den Schienenverkehr mit Straßenbahnen nach einem jahrzehntelangen Prozess 1982 ein, trägt aber bis heute dieses Verkehrsmittel in ihrer Firmenbezeichnung.

⁸² Vgl. Stadt Karlsruhe: Vorlage Nr. 46 zu Tagesordnungspunkt Nr. 6 (der Gemeinderatssitzung am 1. März 1957). Umgestaltung und Modernisierung der Albtalbahn. Karlsruhe, 1. März 1957. S. 1. Stadtarchiv Karlsruhe. H.-Reg A. Nr. 530. Heft 4. Stadt Karlsruhe: 8 wirtschaftliche Unternehmen. 83 Privatbahnen und Kleinbahn. 831 Albtalbahn-Verkehrsgesellschaft mbH. Erwerb durch die Stadt Karlsruhe.

⁸³ Vgl. ebd. S. 1.

⁸⁴ Vgl. ebd. S. 1.

Am 29. Juli 1953 kam es dann zu einem weiteren Gespräch zwischen dem Land Baden-Württemberg, der DEBG und der Stadt Karlsruhe über die Übernahme der Albtalbahn, diesmal in Karlsruhe im Haus Solms.⁸⁵ Es drängt sich die Frage auf, warum das Ziel der Übernahme der Albtalbahn durch die Stadt Karlsruhe ausgerechnet ab 1952 so viel energischer verfolgt wurde als vorher?

Dafür gibt es zwei Gründe. Neben den mittlerweile wirklich kaum mehr zumutbaren Zuständen bei der Bahn und den dadurch verursachten dauernden Protesten der Karlsruher Bürger aus Rüppurr und Dammerstock, trieb vor allem der Karlsruher Oberbürgermeister Günther Klotz die Ereignisse voran.

Zwar hatte auch in Karlsruhe kurz nach dem Krieg eine Diskussion stattgefunden, ob der Straßenbahnbetrieb nicht auf Busse umgestellt werden sollte, jedoch war man schon sehr früh zu dem Ergebnis gekommen, dass das nicht zielführend sei. Man entschied sich ganz im Gegenteil anders als in anderen Städten für die Beibehaltung der Straßenbahn.⁸⁶ Daher kauften die Verkehrsbetriebe Karlsruhe, auch um ein Zeichen für den Erhalt der Straßenbahn zu setzen, 1948 fünf sogenannte Kriegsstraßenbahnwagen („KSW“), die die Fahrzeugverluste der Kriegszeit ausgleichen sollten.⁸⁷

3.1.4 Besprechungen in Karlsruhe im zweiten Halbjahr 1953

Am 29. Juli 1953 fand in Karlsruhe auf Einladung des Karlsruher Oberbürgermeisters Klotz im Haus Solms eine Besprechung zwischen Mitarbeitern des damals für den Verkehr zuständigen Innenministeriums Baden-Württemberg, Vertretern der Stadt Karlsruhe, Vertretern der DEBG, dem Oberbürgermeister von Ettlingen sowie einem Vertreter des Landkreises Karlsruhe statt.⁸⁸

⁸⁵ Vgl. Stadtwerke Karlsruhe – Verkehrsbetriebe: Protokoll der Sitzung vom 29. Juli 1953 im Haus Solms in Karlsruhe. Karlsruhe, 29. Juli 1953. Akte „Albtalbahn“. Stadtarchiv Karlsruhe. 1/H-Reg 4132.

⁸⁶ Vgl. VBK – Stadtwerke Karlsruhe – Verkehrsbetriebe (Städtische Verkehrsbetriebe Karlsruhe), AVG Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH, TBB Turmbergbahn Durlach AG Hrsg.) redaktionelle Bearbeitung Walter Röhrig: Die Karlsruher Verkehrsbetriebe. Eine Chronik und ein Rechenschaftsbericht. Karlsruhe 1973. S. 25.

Und: Vgl. Verkehrsbetriebe Karlsruhe und Geyer, Wolfram-Christian: 100 Jahre Straßenbahn Karlsruhe. 1877 – 1977. Karlsruhe 1977. S. 49.

⁸⁷ Vgl. Verkehrsbetriebe Karlsruhe und Geyer, Wolfram-Christian: 100 Jahre Straßenbahn Karlsruhe. 1877–1977. Karlsruhe 1977. S. 49.

⁸⁸ Vgl. Stadtwerke Karlsruhe – Verkehrsbetriebe: Protokoll der Sitzung vom 29. Juli 1953 im Haus Solms in Karlsruhe. Karlsruhe, 29. Juli 1953. S. 1. Akte „Albtalbahn“. Stadtarchiv Karlsruhe. 1/H-Reg 4132.

Der Karlsruher Oberbürgermeister Klotz begründete zunächst, warum er sich als zuständig für die Albtalbahn betrachtete. „Er habe gehört, dass die Sache nicht so, wie sie eigentlich gedacht war, von der DEBG aufgenommen worden ist. Die Stimmen, die sich kritisierend mit den Verkehrsverhältnissen auf der Albtalbahn befasst hätten, kämen aus Rüppurr und dem Dammerstock; die Stadt habe hierbei ausgleichend gewirkt.“⁸⁹ Er wies darauf hin, dass etwa 20.000 bis 25.000 Menschen auf die Albtalbahn angewiesen und auf Dauer nicht mit den gegenwärtigen Verhältnissen einverstanden seien. Schon zu Beginn dieser Sitzung sprach er von einem dreistufigen Umbauplan der Albtalbahn: Die erste Stufe umfasste den Streckenabschnitt vom Karlsruher Albtalbahnhof bis Rüppurr, die zweite den von Rüppurr nach Ettlingen und die dritte den von Ettlingen nach Herrenalb.⁹⁰ Auch für die Durchführung des künftigen Betriebes präsentierte er bereits einen Plan: Man habe „sich eine neue, aus drei Partnern, dem Staat,⁹¹ der DEBG und der Stadt bestehende Gesellschaft gedacht.“⁹² Da die DEBG wenig Bargeld habe, bringe sie Sachwerte ein. Stadt und Staat müssten „das anders tun“,⁹³ d. h. Geld einbringen; außerdem müsse eventuell auch Ettlingen einen Teil beitragen.⁹⁴

Der Vertreter des Landes, Ministerialrat Dr. Autenrieth, vertrat ebenfalls die Meinung, dass jeder seinen Teil zur Lösung beibringe müsse. Zunächst solle man sich jedoch über die technischen Vorschläge bezüglich des Stromsystems, der Spurweite und des Ausgangs- und Endpunkts der Albtalbahn klar werden. Auch die Ittersbacher Strecke dürfe nicht vergessen werden. Nach der Klärung der besten technischen Lösung fände man ohne Schwierigkeiten auch die passende Organisationsform.⁹⁵ Der damalige Leiter der Stadtwerke und damit auch der Verkehrsbetriebe der Stadt Karlsruhe, Dr. Möhrle, präziserte bereits in dieser ersten Sitzung den Plan der Stadt Karlsruhe: Die Stadt habe die Absicht, den Verkehr der Albtalbahn unmittelbar in das Netz der Straßenbahn einzuleiten, da die größten Schwierigkeiten beim

⁸⁹ Zitat ebd. S. 1.

⁹⁰ Vgl. ebd. S. 2.

⁹¹ Gemeint ist hier Baden-Württemberg.

⁹² Zitat Stadtwerke Karlsruhe – Verkehrsbetriebe: Protokoll der Sitzung vom 29. Juli 1953 im Haus Solms in Karlsruhe. Karlsruhe, 29. Juli 1953. S. 2. Akte „Albtalbahn“. Stadtarchiv Karlsruhe. 1/H-Reg 4132.

⁹³ Zitat ebd. S. 2.

⁹⁴ Vgl. ebd. S. 2.

⁹⁵ Vgl. ebd. S. 3.

Autenrieth irrte sich hier, zu Beginn dieser ersten Sitzung: Das Entscheidende für die Organisationsform war nicht die Einigung zur Lösung der technischen Probleme bzw. die Einigung, sich auf bestimmte technische Standards festzulegen; das Entscheidende war das Geld. Wie sich in den nächsten Jahren zeigte, bestimmte sich die Organisationsform letztendlich allein dadurch, wer wie viel Geld aufbrachte (den größten Teil übernahm das Land Baden-Württemberg, den zweitgrößten die Stadt Karlsruhe), und vor allem, wer bereit war, in der Zukunft ins wirtschaftliche Risiko zu gehen: Dieses nahm letztlich nur die Stadt Karlsruhe auf sich.

Umsteigen aufträten. Könnten die Fahrgäste direkt in die Innenstadt fahren, falle dieser Umstand weg. Daher müsse das Stromsystem dem der Straßenbahn entsprechen und die Strecke auf Normalspur umgebaut werden, zunächst bis Ettlingen.⁹⁶ Befahren werden müsse die Strecke mit „modernen Großraumwagen“,⁹⁷ da sich auf diese Weise die Verkehrsdichte dem jeweiligen Bedarf anpassen ließe.⁹⁸

Auf Nachfrage erklärte Oberbürgermeister Klotz ergänzend, „daß die Pläne bereits auf die künftige Besiedelung eingestellt seien und daß man damit rechne, daß das jetzige Einzugsgebiet von 20.000 Menschen in Zukunft auf 30.000 Menschen anwachse. Die Stadt sei äußerst beengt und könne sich in größerem Ausmaß nur noch nach Süden entwickeln.“⁹⁹ Klotz verknüpfte also das Problem Albtalbahn mit dem von ihm erkannten Kernproblem Wohnungsbau und mit der zukünftigen Entwicklung der Stadt.

Der Direktor der DEBG Reckel erklärte, das Problem Albtalbahn beschäftige die DEBG schon seit 1938. Damals sei es jedoch in erster Linie um den Kaufpreis der Bahn gegangen. Er beschuldigte die Stadt, für sie stehe es von vornherein fest, dass die Albtalbahn mit ihrer Schmalspur nicht lebensfähig sei. Als Techniker müsse er sich entschieden gegen diese Auffassung wenden. Er verwies auf das Ausland und größere inländische Schmalspurbahnen. Der zweigleisige Ausbau sei von jeher auch von der DEBG vertreten worden. Man sei deswegen im Jahre 1952 zunächst überrascht gewesen, als man vom städtischen Tiefbauamt gehört habe, dass ein zweigleisiger Ausbau [der Schmalspurbahn] nicht infrage käme. Aus diesem Grunde habe man auch die Pläne hierfür zurückgestellt. Er halte es für durchaus sinnvoll, wenn das Straßenbahnnetz bis Rüppurr ausgebaut werde. Der weitere Verkehr sei jedoch ein typischer Eisenbahnverkehr, und der Aufsichtsrat der DEBG habe auch energisch gegen den Umbau der gesamten Bahn in eine Straßenbahn Stellung genommen. Wenn die Bahn einspurig weitergeführt werde, so frage er sich, warum denn nun auf der weiteren Strecke eine Normalspur kommen solle. Die von der Stadt vorgeschlagenen Großraumwagen hielt Reckel für zu klein, um das Verkehrsaufkommen bewältigen zu können. Einen Umbau

⁹⁶ Vgl. Stadtwerke Karlsruhe – Verkehrsbetriebe: Protokoll der Sitzung vom 29. Juli 1953 im Haus Solms in Karlsruhe. Karlsruhe, 29. Juli 1953. S. 3. Akte „Albtalbahn“. Stadtarchiv Karlsruhe. 1/H-Reg 4132.

⁹⁷ Zitat ebd. S. 3.

⁹⁸ Vgl. ebd. S. 3.

⁹⁹ Zitat ebd. S. 3.

hielt die DEBG offensichtlich für überflüssig, man wollte nur Geld erhalten, um die Infrastruktur und das vorhandene Wagenmaterial zu erneuern.¹⁰⁰

Klotz antwortete mit zwei Argumenten: Zwar bestreite niemand die Leistungsfähigkeit der Schmalspur, es sei aber zum Verkehrsbruch zu bemerken, dass dieser jetzt am Albtalbahnhof liege.¹⁰¹ „Die Stadt sei bestrebt, mit der Karlsruher Spur möglichst weit hinauszukommen. Wenn der gesamte Karlsruher Wagenpark noch zur Verfügung stehe, könnten die Betriebsmittel viel elastischer eingesetzt werden.“¹⁰² Auf die Frage des Ettlinger Bürgermeisters Rimmelpacher, wo das Umsteigen künftig erfolgen solle, antwortete er, „daß, wenn die Pläne der Stadt verwirklicht würden, die Ettlinger ohne umzusteigen bis zum Marktplatz fahren könnten“.¹⁰³ Auf die erneute Bemerkung Direktor Reckels, eine Schmalspur-Eisenbahn sei leistungsfähig genug, ergänzte Oberbürgermeister Klotz, dass dann der neuralgische Punkt immer noch an der Ebertstraße liege.¹⁰⁴

Ministerialrat Dr. Autenrieth argumentierte, dass man die alte Konzession ohne Schwierigkeiten ändern könne. Die Frage Straßenbahn oder Nebenbahn müsse sich am Ende danach richten, was am zweckmäßigsten sei. Drei Gesichtspunkte seien hierbei zu berücksichtigen:¹⁰⁵

1. „Es müsse etwas geschehen, damit das Verkehrsbedürfnis den Forderungen der Öffentlichkeit entsprechend befriedigt werde. Die Beförderten beschwerten sich in erster Linie über den Zustand der Wagen; hier müsse bald Abhilfe geschaffen werden.“¹⁰⁶
2. „Man müsse sich von vornherein darin einig werden, dass die Frage der Verlegung des Verkehrs auf die Straße nur am Rande in Erwägung zu ziehen sei. Der Massenverkehr sei zufriedenstellend nur auf der Schiene zu bewältigen.“¹⁰⁷
3. Ein weiterer Gesichtspunkt wäre der der „Kostentragung“.¹⁰⁸

¹⁰⁰ Vgl. ebd. S. 3 f.

¹⁰¹ Vgl. ebd. S. 4.

¹⁰² Zitat ebd. S. 4.

¹⁰³ Zitat ebd. S. 4.

¹⁰⁴ Vgl. ebd. S. 4.

¹⁰⁵ Vgl. Stadtwerke Karlsruhe – Verkehrsbetriebe: Protokoll der Sitzung vom 29. Juli 1953 im Haus Solms in Karlsruhe. Karlsruhe, 29. Juli 1953. S. 5. Stadtarchiv Karlsruhe. 1/H-Reg 4132. Akte „Albtalbahn“.

¹⁰⁶ Zitat ebd. S. 5.

¹⁰⁷ Zitat ebd. S. 5.

Oberbürgermeister Klotz bezifferte die Kosten des normalspurigen Ausbaus bis Ettlingen mit etwa 8,8 Millionen DM, eine Größenordnung, die aufzubringen man in der Lage sei. Die Kosten des Endausbaus bis Herrenalb betrügen ungefähr 12 Millionen DM.¹⁰⁹ „Den jetzigen Zustand zu belassen und einer Lösung zuzustimmen, die ebenfalls Millionen koste, sei nach Ansicht der Stadt Karlsruhe nicht vertretbar.“¹¹⁰

Von der DEBG kam die Frage, warum man die Albtalbahn nicht wie früher in die Stadt hinein führe.¹¹¹ Außerdem wies Direktor Reckel darauf hin, dass während der Umbauphase die Albtalbahn vorübergehend stillgelegt werden müsse.¹¹² Der Karlsruher Bürgermeister Dr. Gurk betont erneut den Wunsch nach einer „großzügigen Lösung (...) mit einer halben Lösung sei nichts erreicht.“¹¹³

Der Ettlinger Bürgermeister Rimmelpacher forderte auch, auf den Güterverkehr der Albtalbahn Rücksicht zu nehmen, und wünschte für die Strecke nach Ettlingen, wenn in Rüppurr ein Fünf- oder Zehn-Minuten-Takt eingerichtet würde, mindestens einen 15-Minuten-Takt.¹¹⁴ Der Vertreter des Landkreises Karlsruhe, Regierungsrat Weckesser, sagte,

¹⁰⁸ Vgl. ebd. S. 5.

Jetzt wurde Autenrieth wohl klar, dass die Finanzierung eine große, wenn nicht sogar die entscheidende Rolle spielen würde.

¹⁰⁹ Vgl. Stadtwerke Karlsruhe – Verkehrsbetriebe: Protokoll der Sitzung vom 29. Juli 1953 im Haus Solms in Karlsruhe. Karlsruhe, 29. Juli 1953. S. 5. Stadtarchiv Karlsruhe. 1/H-Reg 4132. Akte „Albtalbahn“.

¹¹⁰ Zitat ebd. S.5

¹¹¹ Tatsächlich endete die Albtalbahn zu Beginn des 20. Jahrhunderts in der Nähe des damaligen Karlsruher Hauptbahnhofs (dieser lag dort, wo sich heute das badische Staatstheater befindet). Im Zusammenhang mit der Verlegung des Karlsruher Hauptbahnhofs im Jahr 1913 an die heutige Stelle wurde auch der Albtalbahnhof und somit der Endpunkt der Albtalbahn in Karlsruhe, wenn auch mit mehreren Zwischenzuständen, an seinen heutigen Platz verlegt.

Vgl. Bindewald, Klaus: Die Albtalbahn: Geschichte mit Zukunft. Von der Schmalspurbahn zur modernen Stadtbahn. Ubstadt-Weiher 1998. S. 21, 31–35.

¹¹² Vgl. Stadtwerke Karlsruhe – Verkehrsbetriebe: Protokoll der Sitzung vom 29. Juli 1953 im Haus Solms in Karlsruhe. Karlsruhe, 29. Juli 1953. S. 6. Stadtarchiv Karlsruhe. 1/H-Reg 4132. Akte „Albtalbahn“.

¹¹³ Zitat ebd. S. 6.

Franz Gurk (CDU) war promovierter Volkswirt und fungierte ab 1947 als Stadtkämmerer. 1952 als Gegenkandidat Günther Klotz im zweiten Wahlgang um das Amt des Karlsruher Oberbürgermeisters unterlegen war er lange Jahre, von 1952 bis 1963, Bürgermeister Karlsruhes. Von 1952 bis 1972 war er auch baden-württembergischer Landtagsabgeordneter und von 1960 bis 1968 Landtagspräsident.

Vgl. Stadt Karlsruhe – Stadtarchiv (Hrsg.): Asche, Susanne; Bräunche, Ernst Otto; Koch, Manfred; Schmitt, Heinz; Wagner, Christina: Karlsruhe. Die Stadtgeschichte. Karlsruhe 1998. S. 559 ff.

¹¹⁴ Vgl. Stadtwerke Karlsruhe – Verkehrsbetriebe: Protokoll der Sitzung vom 29. Juli 1953 im Haus Solms in Karlsruhe. Karlsruhe, 29. Juli 1953. S. 7. Stadtarchiv Karlsruhe. 1/H-Reg 4132. Akte „Albtalbahn“.

der Landkreis Karlsruhe sei erst dann betroffen, wenn es um den Abschnitt Ettlingen – Herrenalb gehe.¹¹⁵

Oberbürgermeister Klotz sah sich durch die Äußerung Rimmelpachers bestätigt. Den nächsten Vorschlag Rimmelpachers, den Bau einer Untergrundbahn in Erwägung zu ziehen, lehnte er aus Kostengründen (1 km = 1 Million DM) jedoch als utopisch ab.¹¹⁶

Man einigte sich, einen Unterausschuss zu bilden, „in dem vor allem Techniker sich des näheren mit dem Problem beschäftigen“,¹¹⁷ mit dem Ziel, dem Finanzministerium möglichst bald einen Plan inklusive Kostenschätzung vorzulegen.¹¹⁸

Am Ende dieser Sitzung war zu erkennen, wie die Interessen und Planungen der wichtigsten Gruppierungen aussahen:

Die Stadt Karlsruhe wollte die Albtalbahn mit dem innerstädtischen Straßenbahnnetz der VBK verbinden und die Albtalbahn im Stadtgebiet in den Straßenbahnverkehr integrieren.

Das Land Baden-Württemberg hatte zwar erkannt, dass etwas geschehen müsse, und wollte zur Beseitigung dieser Probleme eine bei maximalem Nutzen möglichst preiswerte Lösung finden, im Übrigen aber das Thema vom Tisch haben.

Die DEBG wollte im Prinzip den Status quo beibehalten, also zwar neue Fahrzeuge beschaffen, die Infrastruktur renovieren und eventuell Teilabschnitte zweigleisig ausbauen, um den Takt verdichten zu können, aber im Wesentlichen nichts ändern.

Warum die DEBG sich sträubte, den Plan der Stadt Karlsruhe umzusetzen, liegt auf der Hand: Sie befürchtete – und dies sollte die spätere Entwicklung bestätigen –, durch die Umspurung und die anschließende Verbindung mit dem Karlsruher Straßenbahnnetz auf Dauer die Albtalbahn und die damit verbundenen potenziellen Einnahmen und Zuschüsse zu verlieren, insbesondere wenn nicht mit Vollbahnfahrzeugen, sondern mit Straßenbahnen gefahren würde.

Die nächste Sitzung fand am 21. September 1953 erneut im Haus Solms in Karlsruhe statt. Wieder ließ es sich Oberbürgermeister Klotz nicht nehmen, die Sitzung persönlich zu leiten. Aber da dieses Mal kein Vertreter des Landkreises Karlsruhe anwesend war, war der Ettlinger

¹¹⁵ Vgl. ebd. S. 8.

¹¹⁶ Vgl. ebd. S. 8.

¹¹⁷ Zitat ebd. S. 8.

¹¹⁸ Vgl. ebd. S. 8.

Bürgermeister Rimmelpacher der Einzige, der eine andere kommunale Gebietskörperschaft als Karlsruhe repräsentierte.¹¹⁹

Zwischenzeitlich, d. h. in den etwa zehn Wochen zwischen Juli und September, waren sowohl das Modell der VBK als auch das der DEBG näher untersucht worden. Dabei war „der Entwurf ohne Umbau“¹²⁰ für drei Varianten mit einer durchgehend eingleisigen Strecke geprüft worden. Die DEBG ging davon aus, dass sie bei den damaligen Verkehrsvolumen bei einem Zehn-Minuten-Takt zwischen Karlsruhe und Rüppurr und einem 20-Minuten-Takt zwischen Karlsruhe und Ettlingen mit einem Gleis auskäme, „während für eine Straßenbahn zwei Gleise zweckmäßig seien“.¹²¹ Dies galt insbesondere für einen von den VBK zunächst geforderten Sechs- bis Acht-Minuten-Takt bis Rüppurr und darüber hinaus für einen Fünf-Minuten-Takt, der auf Dauer nach Rüppurr anzustreben sei.¹²² Dabei hatte man ermittelt, dass alle Lösungen, bei der die Meterspur beibehalten würde, in der Realisation etwa gleich teuer wären.

Oberbürgermeister Klotz setzte dem entgegen, dass die Kosten für einen Umbau auf Normalspur nur etwa 1 Mio. DM über denen der anderen Lösungen lägen. Erneut verlangte er, „daß der Verkehrsbruch am Albtalbahnhof Karlsruhe beseitigt werden müsse.“¹²³

DEBG-Direktor Reckel entgegnete, man habe einen Vorschlag unterbreitet, wie „dieser unhaltbare Zustand geändert werden könne.“¹²⁴ Reckels Gegenvorschlag sah einen gemeinschaftlichen Bahnsteig zwischen Albtalbahn und Karlsruher Straßenbahn am

¹¹⁹ Vgl. Stadt Karlsruhe: Obreiter: Protokoll der Sitzung vom 21. September 1953 im Haus Solms in Karlsruhe. Karlsruhe, 12. Oktober 1953. S. 1. Stadtarchiv Karlsruhe. 1/H-Reg 4132. Akte „Albtalbahn“.

¹²⁰ Zitat ebd. S. 1.

¹²¹ Zitat ebd. S. 1.

Die DEBG ging dabei davon aus, dass ein Schmalspur-Eisenbahnzug ein um den Faktor zwei größeres Platzangebot gegenüber den von den VBK präferierten Straßenbahn-Gelenktriebwagen hätte und somit die Taktfrequenz bei der Eisenbahnlösung auf Meterspur gegenüber der Straßenbahnlösung nur halb so groß wäre.

¹²² Vgl. Stadt Karlsruhe: Obreiter: Protokoll der Sitzung vom 21. September 1953 im Haus Solms in Karlsruhe. Karlsruhe, 12. Oktober 1953. S. 1. Stadtarchiv Karlsruhe. 1/H-Reg 4132. Akte „Albtalbahn“.

Einen Fünf-Minuten-Takt fährt die AVG auf diesem Streckenabschnitt bis heute (2011) nicht. Während der Hauptverkehrszeit wird Rüppurr im Zehn-Minuten-Takt angefahren, jedoch mit wesentlich größeren Fahrzeugen als den damals existierenden Straßenbahnwagen. Im Berufsverkehr wird der Takt durch drei Eilzüge pro Stunde, die allerdings zwischen Albtalbahnhof und Ettlingen nicht halten, verdichtet.

¹²³ Zitat Stadt Karlsruhe: Obreiter: Protokoll der Sitzung vom 21. September 1953 im Haus Solms in Karlsruhe. Karlsruhe, 12. Oktober 1953. S. 2. Stadtarchiv Karlsruhe. 1/H-Reg 4132. Akte „Albtalbahn“.

Albtalbahnhof – zum Umsteigen ohne Überqueren der Ebertstraße – vor, indem man die Straßenbahn von der Karlstraße durch die Marie-Alexandra-Straße in den Albtalbahnhof verlängerte.¹²⁵

Der Vertreter des Landes, Ministerialrat Dr. Autenrieth, zeigte sich enttäuscht. Er hatte sich für diese Sitzung die Einigung auf ein Modell vorgestellt. „Diese Einigung schein aber bis jetzt nicht erzielt zu sein. Für die künftigen Veranstaltungen schein der Schlüssel für die Lösung darin zu liegen, daß sich die unterbreiteten Vorschläge in den notwendigen Investitionen nur unwesentlich unterscheiden. Der Gesichtspunkt, daß das Projekt der Stadtverwaltung teurer werde, sei also weggefallen. Man könne deshalb die technisch beste Lösung aus den Vorschlägen der technischen Kommission herauswählen und dann die grundsätzliche Einigung vielleicht mehr auf der organisatorischen Seite finden. Auf alle Fälle könnte man heute zu einem abschließenden Vorergebnis kommen.“¹²⁶

Oberbürgermeister Klotz nahm diese Äußerung Autenrieths auf und schlug vor, zunächst die Karlsruher Vorschläge zu erläutern. Dieses überließ er dem damaligen Chef der Stadtwerke Karlsruhe (zu denen damals auch die Verkehrsbetriebe gehörten), Generaldirektor Dr. Möhrle.

Möhrle erklärte, dass die Verkehrsbetriebe im Wesentlichen ihren ursprünglichen Plan weiterentwickelt hätten, „nämlich den Verkehrsbruch an der Ebertstraße aufzuheben.“¹²⁷ Deswegen wollte man die Albtalbahn in zwei Umbauphasen mindestens bis Ettlingen Stadtbahnhof auf Regelspur umspuren und diese Strecke zweigleisig ausbauen, um so einen Fünf- oder Zehn-Minuten-Takt nach Rüppurr zu ermöglichen.¹²⁸ „Der Hauptgrund für diese Maßnahme liege darin, daß die Benutzer der Albtalbahn vorwiegend aus Rüppurr immer stärker hinweisen, sie wollten in die Stadt fahren und nicht bis zur Ebertstraße.“¹²⁹

Sein Mitarbeiter Oberbaurat Fritz Riedinger ergänzte, dass nach den Vorschlägen der Verkehrsbetriebe die normalspurigen Gleise (und Bahnen) von Ettlingen und Rüppurr kommend über ein Gleisdreieck in das städtische Straßenbahnnetz eingeführt werden

¹²⁵ Vgl. ebd. S. 2.

¹²⁶ Zitat ebd. S. 2.

¹²⁷ Zitat ebd. S. 2.

¹²⁸ Vgl. ebd. S. 2.

¹²⁹ Zitat ebd. S. 2.

sollten.¹³⁰ „Dadurch werde erreicht, dass ohne ein weiteres Umsteigen praktisch Anschlüsse nach allen Verkehrsrichtungen geschaffen werden.“¹³¹

Die beiden Kernaussagen, die letztlich zur Entstehung des „Karlsruher Modells“ führten, wurden also im Oktober 1953 im Rahmen der Überlegungen zur Albtalbahn zum ersten Mal formuliert und postuliert:

1. Die Kunden/Fahrgäste/Passagiere aus den Vororten und aus dem Umland wollen nicht nur zur Ebertstraße oder zum Hauptbahnhof, sondern sie wollen in die Karlsruher Innenstadt weiterfahren, und
2. sie wollen nach Möglichkeit nicht umsteigen.

Das insofern denkwürdig, als 1953 die Massenmotorisierung noch nicht begonnen hatte und damit die wesentlichen Argumente gegen die langen Reisezeiten im ÖPNV fehlten: dass man im eigenen Auto erstens schneller sei und dass man nicht umsteigen müsse.

Wer jedoch als erster in Karlsruhe die Idee hatte, Eisenbahn und Straßenbahn zu verbinden, ob Oberbürgermeister Klotz selbst, die Geschäftsleitung der VBK, ein Mitarbeiter der VBK oder ein Mitarbeiter aus dem Karlsruher Rathaus, das ist wohl nicht mehr zu klären. Klar ist nur, dass Klotz, Möhrle und Riedinger die Idee aufnahmen und sie ab 1952/1953 umzusetzen versuchten.¹³²

Anschließend wurde in der Gesprächsrunde noch ein Argument der DEBG gegen den Umbau widerlegt. Die Unterführung der Bundesbahnstrecke südlich des Albtalbahnhofs wurde als ausreichend breit für einen zweigleisigen Ausbau angesehen.¹³³

Riedinger führte weiter aus, dass man die Albtalbahn zunächst in zwei Bauabschnitten (nur) bis Ettlingen umbauen wollte. Da nach Erhebungen der Stadt Karlsruhe 55 % der Fahrgäste der Albtalbahn auf dem Streckenabschnitt Ettlingen – Karlsruhe fuhren, müssten somit nur

¹³⁰ Vgl. ebd. S. 3.

¹³¹ Zitat ebd. S. 3.

¹³² Hierin lag ein Unterschied zur schon früher erfolgten Übernahme des sogenannten „Lobberles“. Diese Schmalspureisenbahn wurde von der Stadt Karlsruhe in den 1920er Jahren, jedoch nicht mit dem Straßenbahnnetz verbunden; sie blieb Schmalspurbahn auch im Eigentum der Stadt Karlsruhe.

¹³³ Vgl. Stadt Karlsruhe: Obreiter: Protokoll der Sitzung vom 21. September 1953 im Haus Solms in Karlsruhe. Karlsruhe, 12. Oktober 1953. S. 3. Stadtarchiv Karlsruhe. 1/H-Reg 4132. Akte „Albtalbahn“.

Es war sogar genug Platz für die Gleismittenerweiterung, die in den achtziger Jahren vorgenommen wurde, um zweigleisig mit den 2,65 m breiten Stadtbahnwagen fahren zu können. Allerdings wurde aus Sicherheitsgründen die Unterführung mit einer Maximalgeschwindigkeit von 30 km/h befahren. Im ersten Jahrzehnt des 21. Jahrhunderts wurde die Unterführung neu gebaut und Stadtbahnen haben jetzt wesentlich mehr Platz als früher.

noch 45 % statt 100 % der Fahrgäste (in Ettlingen) umsteigen. Außerdem könne die Reisezeit um 20 % verkürzt werden.¹³⁴

Angesichts dessen, dass beim Umsteigen in Ettlingen, im Gegensatz zu Karlsruhe, keine Straße, sondern nur ein Bahnsteig zu überqueren wäre, lassen sich die schlagkräftigen Argumente der „kleinen“ Karlsruher Lösung erkennen:

1. Reisezeitverkürzung um 20 %.
2. Vermeidung des Umsteigezwangs für 55 % der Fahrgäste.
3. Für den verbleibenden Rest von 45 % der Fahrgäste gefahrloses Umsteigen.
4. Und das alles für einen verglichen mit den Vorschlägen der DEBG relativ geringen Aufpreis von etwa 1.000.000 DM.¹³⁵

Anschließend versuchten die Vertreter der DEBG erneut, ihre drei Modellvarianten der Renovierung der Schmalspurstrecke sowie der Erneuerung der Fahrzeuge als überlegene Alternative darzustellen. Das Hauptargument der DEBG dabei war, dass man auch für die gewünschte Taktverdichtung auf zehn Minuten in Rüppurr und 20 Minuten bis Ettlingen die Strecke bei jeder der drei Alternativen so gut wie gar nicht umbauen müsse, sondern nur eine Kreuzungsstelle mehr benötige. Außerdem wolle man die Umsteigestelle aus der Eisenbahn in die Straßenbahn durch die Verlängerung der Albtalbahn in Karlsruhe verlegen.

Doch zumindest aus heutiger Sicht ist diese Alternative nicht sinnvoll. Der Verkehrsbruch wäre erhalten geblieben, ein großer Teil der Fahrgäste hätte immer noch umsteigen müssen, wenn auch unter geringerer Gefahr als vorher; außerdem wäre die Gesamtreisezeit deutlich länger ausgefallen. Die Reisezeit innerhalb Karlsruhes von der Hauptpost (heute Europaplatz) über die Karlstraße zum Hauptbahnhof wäre ebenfalls länger geworden, da alle Fahrgäste durch die Marie-Alexandra-Straße und den Albtalbahnhof hätten fahren müssen. Klotz betonte sein Bestreben, „die Fahrgäste auf dem kürzesten Wege zu befördern.“¹³⁶ Außerdem

¹³⁴ Vgl. Stadt Karlsruhe: Obreiter: Protokoll der Sitzung vom 21. September 1953 im Haus Solms in Karlsruhe. Karlsruhe, 12. Oktober 1953. S. 3. Stadtarchiv Karlsruhe. 1/H-Reg 4132. Akte „Albtalbahn“.

¹³⁵ Diese Summe gilt nur für Umbau und Umspurung des Streckenabschnittes Karlsruhe Ettlingen. Die Gesamtkosten für die gesamte Talstrecke bis Herrenalb wurden auf 12.000.000 DM geschätzt.

¹³⁶ Zitat Stadt Karlsruhe: Obreiter: Protokoll der Sitzung vom 21. September 1953 im Haus Solms in Karlsruhe. Karlsruhe, 12. Oktober 1953. S. 6 f. Stadtarchiv Karlsruhe. 1/H-Reg 4132. Akte „Albtalbahn“.

stellte er klar, dass der Karlsruher Gemeinderat wohl keine Mittel für eine Lösung billigen würde, „die die gegenwärtigen Zustände verewige.“¹³⁷

Auch der Ettlinger Bürgermeister Rimmelpacher tendierte zum Karlsruher Modell. Es würde von den Ettlinger Bürgern sicherlich begrüßt werden, wenn man ohne Umsteigen bis in die Stadtmitte Karlsruhes fahren könne. Der Vertreter des Landes sprach sich vorsorglich noch einmal gegen eine Umstellung des Schienenverkehrs auf den Bus aus und forderte alle Beteiligten zur Zusammenarbeit auf.¹³⁸

Die DEBG brachte nun ihr letztes Argument gegen die von der Stadt Karlsruhe angestrebte Lösung vor: Wenn man für die Albtalbahn die von Karlsruhe vorgeschlagenen Pläne umsetze, müssten die anderen Schmalspurbahnen der DEBG in Baden-Württemberg höhere Subventionen erhalten.¹³⁹ Direktor Reckel versuchte dieses Argument dadurch zu verstärken, „daß die Lösung der Frage weniger eine technische sei (...),“¹⁴⁰ sondern vielmehr eine Frage der Betriebsergebnisse dieser und der anderen Bahn der DEBG zusammen.¹⁴¹ Dieses Argument wurde von Klotz nicht akzeptiert: „Die Verbesserung (...) dürfe nicht dazu führen, daß die Stadtverwaltung laufend andere schwache Bahnen subventionieren müsse.“¹⁴²

Neben diesen Argumenten wurde in dieser Sitzung noch eine weitere Frage kurz angerissen. Auf die Frage von Reckel, ob es sich dennoch lohne, an der in Entwicklung befindlichen Mehrfrequenz-Lokomotive weiterzuarbeiten,¹⁴³ antwortete Ministerialrat Dr. Autenrieth:

¹³⁷ Zitat ebd. S. 6 f.

Dieses wäre eine sinnlose Maßnahme gewesen. Zumal noch dazu die Kosten des Betriebs der Straßenbahnlinien wegen der längeren Fahrzeit und des mit dieser Lösung verbundenen Umweges gestiegen wären.

¹³⁸ Vgl. Stadt Karlsruhe: Obreiter: Protokoll der Sitzung vom 21. September 1953 im Haus Solms in Karlsruhe. Karlsruhe, 12. Oktober 1953. S. 7 f. Stadtarchiv Karlsruhe. 1/H-Reg 4132. Akte „Albtalbahn“.

¹³⁹ Vgl. ebd. S. 8 f.

¹⁴⁰ Zitat ebd. S. 9.

¹⁴¹ Vgl. ebd. S. 9.

¹⁴² Zitat ebd. S. 9.

¹⁴³ Die Albtalbahn war zu diesem Zeitpunkt mit Wechselstrom 8,8 kV 25 Hz elektrifiziert. Da der Wirkungsverlust bei der Frequenzumwandlung relativ groß war, wollte man den Wirkungsgrad der Anlagen verbessern, indem man Teile der Strecken mit 10 kV 50 Hz betreiben wollte. In diesem Fall hätte bei Umwandlung des Stroms aus dem Mittelspannungsnetz der damaligen Badenwerk AG nur die Spannung halbiert, nicht jedoch die Frequenz umgewandelt werden müssen, wodurch man sich durch die Verbesserung des Wirkungsgrades erhebliche Kosteneinsparungen (in Höhe von ca. 100.000 DM pro Jahr) versprach. Eine vorhandene Elektrolokomotive wurde als Prototyp umgebaut und die Strecke Busenbach-Herrenalb probeweise mit 10 kV 50 Hz betrieben, sodass der Prototyp 1954 und 1955 auch tatsächlich wie geplant fuhr. Als die Deutsche Bundesbahn jedoch die Rheintal-Strecke mit 15 kV 16 2/3 Hz elektrifiziert hatte, wurden die Experimente eingestellt, da die Deutsche Bundesbahn die Existenz mehrerer unterschiedlicher Stromspannungen und Stromfrequenzen im Übergabebahnhof Ettlingen West nicht akzeptierte.

„(...) die Bedienung der oberen Albthalstrecke sei die dritte oder vierte Frage, die die neue Gesellschaft klären müsse.“¹⁴⁴ Dies zeigt, dass zumindest das Land Baden-Württemberg zu diesem Zeitpunkt davon ausging, nur die Strecke zwischen Karlsruhe und Ettlingen umzubauen, nicht jedoch den Streckenabschnitt Ettlingen – Herrenalb oder die Strecke Busenbach – Ittersbach.

Als Folge dieses letzten Diskussionspunktes hatte sich bei der Stadt Karlsruhe die Auffassung entwickelt, dass sich auch bei der DEBG die Erkenntnis durchgesetzt habe, eine bloße Renovierung der Schmalspur-Infrastruktur sei nicht durchzusetzen. Doch dass diese Annahme voreilig war, zeigt neben dem Protokoll der nächsten Sitzung am 14. Dezember 1953¹⁴⁵ auch der Inhalt der erst 1955 fertiggestellten Denkschrift des Innenministeriums Baden-Württemberg zur Albthalbahn.¹⁴⁶ Im Übrigen verlief die Sitzung am 14. Dezember 1953 ergebnislos. Es wurden letztlich nur die schon bekannten Argumente zwischen DEBG und der Stadt Karlsruhe erneut ausgetauscht, eine Einigung wurde nicht erzielt.¹⁴⁷

3.1.5 1954 – Weitere Besprechungen

Zur nächsten Besprechung am 23. Juli 1954 wurden erstmals auch Vertreter der im Albthal liegenden Gemeinden sowie der Landkreise Calws und Karlsruhes eingeladen;¹⁴⁸ Vertreter des Landes und der DEBG waren bei dieser Besprechung nicht vertreten.¹⁴⁹ In dieser Sitzung stellten der Karlsruher Bürgermeister Dr. Gurk und der Leiter der Stadtwerke Karlsruhe Generaldirektor Möhrle zunächst einmal den Handlungszwang der Stadt Karlsruhe dar. Für

Vgl. Bindewald, Klaus: Die Albthalbahn: Geschichte mit Zukunft. Von der Schmalspurbahn zur modernen Stadtbahn. Ubstadt-Weiher 1998. S. 49–50.

Und: Vgl. Innenministerium Baden-Württemberg: Denkschrift des Innenministeriums Baden-Württemberg über die Albthalbahn. Stuttgart 1955. S. 11. AVG-Registatur. Aktenzeichen 100/6-1. Denkschrift des Innenministeriums Baden-Württemberg.

¹⁴⁴ Zitat Stadt Karlsruhe: Obreiter: Protokoll der Sitzung vom 21. September 1953 im Haus Solms in Karlsruhe. Karlsruhe, 12. Oktober 1953. S. 11 f. Stadtarchiv Karlsruhe. 1/H-Reg 4132. Akte „Albthalbahn“.

¹⁴⁵ Vgl. Stadt Karlsruhe: Obreiter: Protokoll der Sitzung vom 14. Dezember 1953 im Haus Solms in Karlsruhe. Karlsruhe, 23. Dezember 1953. S. 1 bis 2. Stadtarchiv Karlsruhe. 1/H-Reg 4132. Akte „Albthalbahn“.

¹⁴⁶ Vgl. Innenministerium Baden-Württemberg: Denkschrift des Innenministeriums Baden-Württemberg über die Albthalbahn. Stuttgart 1955. AVG-Registatur. Aktenzeichen 100/6-1. Denkschrift des Innenministeriums Baden-Württemberg.

¹⁴⁷ Vgl. Stadt Karlsruhe: Obreiter: Protokoll der Sitzung vom 14. Dezember 1953 im Haus Solms in Karlsruhe. Karlsruhe, 23. Dezember 1953. Stadtarchiv Karlsruhe. 1/H-Reg 4132. Akte „Albthalbahn“.

¹⁴⁸ Vgl. Stadt Karlsruhe: Einladung zur Besprechung am 23. Juli 1954 bezüglich der Umgestaltung der Albthalbahn. Karlsruhe, 19. Juli 1954. Stadtarchiv Karlsruhe. 1/H-Reg 4132. Akte „Albthalbahn“.

¹⁴⁹ Vgl. Stadt Karlsruhe: Obreiter: Protokoll der Sitzung vom 23. Juli 1954 im Rathaus Karlsruhe. Karlsruhe, 27. Juli 1954. Stadtarchiv Karlsruhe. 1/H-Reg 4132. Akte „Albthalbahn“.

den Landkreis Karlsruhe gab dessen Vertreter Regierungsrat Weckesser eine auf den ersten Blick überraschende Erklärung ab: „Der Landkreis Karlsruhe möchte gerne mitreden, ohne sich finanziell zu beteiligen.“¹⁵⁰ Gurk sah dies anders, äußerte sich zu diesem Zeitpunkt aber diplomatisch,¹⁵¹ indem er mit Verweis auf die bisherige gute Zusammenarbeit zwischen Stadt und Landkreis Karlsruhe äußerte, die Möglichkeit „einer Beteiligung des Landkreises an Verwaltungsgremien (...) sei durchaus diskutabel“,¹⁵² wenn auch nur „mit beratender Stimme“.¹⁵³ Die Vertreter der Gemeinden entlang der Strecke nach Ittersbach fürchteten in erster Linie um ihre Anbindung im Falle einer Konzentration auf die Abschnitte Karlsruhe – Ettlingen oder Karlsruhe – Herrenalb. Auf den Punkt gebracht kann man die Stellungnahmen aller dieser Gemeindevertreter folgendermaßen zusammenfassen: Sie vertraten in erster Linie die Interessen ihrer Gemeinden, die große Linie wurde nur von der Stadt Karlsruhe im Auge behalten. Insbesondere sprechen sie sich – ebenso wie der Vertreter des Landkreises Karlsruhe – gegen eine Aufteilung des Umbaus der Teilstrecke Karlsruhe – Herrenalb in drei Bauabschnitte aus.¹⁵⁴ Auf die erneute Nachfrage des Bürgermeisters Mohr aus Ittersbach „ob später auch eine Verbreiterung der Strecke Busenbach – Ittersbach vorgesehen sei“,¹⁵⁵ antwortete Gurk: „Jawohl, das sei schon wegen der Fahrzeughaltung erforderlich.“¹⁵⁶ Auch der Langensteinbacher Bürgermeister Karl Ried wünschte die Bahn zu erhalten und lehnte eine Umstellung des Nahverkehrs auf den Bus ab.¹⁵⁷ Gurk stimmte dieser Äußerung zu und verwies darauf,¹⁵⁸ dass bekannt sei, „daß in Katastrophenzeiten die Bahn immer noch länger fahre als der Omnibus, denn ihre Kraftquellen seien ortsnäher und lägen nicht über dem Ozean.“¹⁵⁹ Auf die Bemerkung des Reichenbacher Bürgermeisters Schönherr, „das Wort Straßenbahn wirke gerade bei der Landbevölkerung abschreckend“,¹⁶⁰ antwortete Möhrle, „es sei nicht so, dass die neue Bahn ein Teil der Straßenbahn werde. Man habe diese Bezeichnung

¹⁵⁰ Zitat ebd. S. 7.

¹⁵¹ Vgl. ebd. S. 8.

¹⁵² Zitat ebd. S. 8.

¹⁵³ Vgl. ebd. S. 8.

¹⁵⁴ Vgl. ebd. S. 8 ff.

¹⁵⁵ Zitat ebd. S. 19.

¹⁵⁶ Zitat ebd. S. 19.

¹⁵⁷ Vgl. ebd. S. 6.

¹⁵⁸ Vgl. ebd. S. 7.

¹⁵⁹ Zitat ebd. S. 7.

Diese Äußerung bezog sich neben elektrifizierten Bahnen auch auf Dampfloks, befeuert mit „heimischer Kohle“. Bei Diesellokomotiven und Diesetriebwagen trifft dieses Argument nicht zu.

¹⁶⁰ Zitat Stadt Karlsruhe: Obreiter: Protokoll der Sitzung vom 23. Juli 1954 im Rathaus Karlsruhe. Karlsruhe, 27. Juli 1954. S. 18. Stadtarchiv Karlsruhe. 1/H-Reg 4132. Akte „Albtalbahn“.

bisher nur im internen Verkehr benutzt.¹⁶¹ Gurk ergänzte, „man denke an den Begriff ‚Schnellbahn‘,¹⁶² das sei durchaus richtig, müsse allerdings auch gehalten werden.“¹⁶³ Diese Sitzung endete weitgehend ergebnislos. Lediglich die Stellungnahme der Stadt Karlsruhe, dass sie anstrebe, auch den Seitenast der Albtalbahn umzubauen, und das grundsätzliche Einverständnis der Albtalgemeinden, dass die Albtalbahn umgebaut werden könne, solange man finanziell nicht involviert sei, waren von Bedeutung. Außerdem wurde zum ersten Mal der Begriff „Schnellbahn“, abgekürzt „S-Bahn“, in der Diskussion über die Albtalbahn verwandt und somit die später übliche Unterscheidung von Stadtbahn und Straßenbahn eingeleitet.¹⁶⁴

Zu einer weiteren Sitzung am 30. Juli 1954 im Haus Solms trafen wieder die Vertreter des Landes, der Stadt Karlsruhe des Landkreises Karlsruhe und der DEBG zusammen.¹⁶⁵ In dieser Sitzung wurde neben den bisher bekannten Plänen auch erstmalig die Variante erörtert, nach der die DEBG Ettlingen und das Albtal über die Bundesbahnstrecke Rastatt – Ettlingen – Karlsruhe mit Karlsruhe verbinden und die Stadt Karlsruhe die bestehende Strecke Karlsruhe – Rüppurr zu einer Straßenbahnstrecke ausbauen sollte.¹⁶⁶ Autenrieth wandelte den Vorschlag der DEBG dahingehend ab, „daß die die Stadt Karlsruhe ihren innerstädtischen Verkehr mit Rüppurr und Ettlingen übernehme (...). Beide Vorschläge hätten natürlich ihre Vor- und Nachteile. Man könne aber heute das kleinere Übel aussuchen. Im Augenblick scheine die von der DEBG vorgeschlagene Lösung die Schwierigkeit zu haben, daß sie teurer werde (...).“¹⁶⁷ Auf den Einwand Gurks, „die Bundesbahn kämpft (...) gegen jeden Parallelverkehr“,¹⁶⁸ antwortete Autenrieth, „er sei davon ausgegangen, daß die Bundesbahn einverstanden wäre, wenn die DEBG von Ettlingen bis Karlsruhe auf der Bundesbahnstrecke

¹⁶¹ Zitat ebd. S. 18.

¹⁶² Zitat ebd. S. 18.

Bereits auf S. 8 des Protokolls steht, dass Gurk versichert habe, „daß verständlich nicht daran gedacht sei, die Albtalbahn zur Straßenbahn werden zu lassen, sie bleibe vielmehr eine Fernbahn, eine echte Bahn, damit der Güterverkehr erhalten bleibe.“

¹⁶³ Vgl. Stadt Karlsruhe: Obreiter: Protokoll der Sitzung vom 23. Juli 1954 im Rathaus Karlsruhe. Karlsruhe, 27. Juli 1954. S. 18. Stadtarchiv Karlsruhe. „Albtalbahn“. 1/H-Reg 4132.

¹⁶⁴ In der Region Karlsruhe wird für den Begriff Stadtbahn auch die Abkürzung S-Bahn verwendet. Schnellbahn oder Stadtschnellbahn ist ein Ausdruck, der höchstwahrscheinlich als erstes in Berlin verwendet worden war, genauso wie auch Stadtbahn, damit allerdings war die Stammstrecke der Eisenbahn und später der S-Bahn Berlin quer durch die Stadt gemeint.

Vgl. www.stadtschnellbahn-berlin.de/strecken/01/index.php. Zugriff 12. April 2010.

¹⁶⁵ Vgl. Stadt Karlsruhe: Obreiter: Protokoll der Sitzung vom 30. Juli 1954 im Haus Solms in Karlsruhe. Karlsruhe, 5. August 1954. Stadtarchiv Karlsruhe. 1/H-Reg 4132. Akte „Albtalbahn“.

¹⁶⁶ Vgl. ebd. S. 4.

¹⁶⁷ Zitat. ebd. S. 5.

¹⁶⁸ Zitat ebd. S. 6.

fahre und der Bundesbahn für die Benutzung der Strecke eine Entschädigung zahle. Eine eigentliche Konkurrenz für die Bundesbahn sei gar nicht so schlecht.“¹⁶⁹

3.1.6 1955 – Denkschriften der Stadt Karlsruhe und des Landes Baden-Württemberg

In der 1955 veröffentlichten Denkschrift des Landes Baden-Württemberg¹⁷⁰ wird deutlich, dass nur ein einziges Argument gegen die von der Stadt ins Auge gefasste Lösung sprach, die Umsteigestelle zwischen Eisenbahn und Straßenbahn in Ettlingen einzurichten: Würde in Ettlingen ein Eisenbahnzug ankommen, so müssten dessen Passagiere dort in die Straßenbahn-Gelenktriebwagen umsteigen. Da ein solcher Zug ein erheblich größeres Fassungsvermögen aufwies als die Straßenbahnen, könnte es trotz des erheblich dichteren Zehn-Minuten-Taktes bei dieser Umsteigebeziehung zu Kapazitätsproblemen der Straßenbahn kommen, die nach Einschätzung der DEBG eine Kapazität von nur etwa 40 % der Züge der DEBG hätte. Dass ein Teil der Fahrgäste den nächsten Zug abwarten würde, um später bequemer an ihr Ziel zu gelangen, bezweifelte die DEBG.¹⁷¹ So wären einige Fahrbeziehungen wahrscheinlich regelmäßig überfüllt.

In dieser Untersuchung sind unter anderem auch, im Gegensatz zu den Protokollen der Besprechungen der Jahre 1953 und 1954, relativ exakte Verkehrszahlen aufgeführt. Demnach wurden 1953 auf der Albtabahn 83 % der Einnahmen (1.553.600 DM) durch den Personen-, 17 % (304.252 DM) im Güter- und Gepäckverkehr erzielt. Insgesamt kam die Albtabahn 1953 auf 6.315.746 Fahrgäste. Davon fuhren 35 % zwischen Karlsruhe und Rüppurr, 25 % zwischen Karlsruhe und Ettlingen und 40 % weiter Richtung Herrenalb und Ittersbach. Als ein Zähltag wurde beispielsweise der 21. Juli 1954 gewählt. An diesem Tag fuhren 6.517 Personen vom Albtabahnhof in Richtung Süden ab, 6.063 Fahrgäste kamen an. Die

¹⁶⁹ Zitat ebd. S. 6.

Diese Idee äußerte Dr. Autenrieth 1954! D. h. also 40 Jahre vor dem Beginn der Bahnreform und der Regionalisierung, 44 Jahre bevor die Deutsche Bahn zum ersten Mal ein Trassenpreissystem entwickelte bzw. wegen der europäischen Liberalisierung des Schienenverkehrs entwickeln musste und 44 Jahre bevor die Bahn ihr Streckennetz für ein „Konkurrenzunternehmen“ öffnen musste, ebenfalls 44 Jahre bevor Konkurrenzunternehmen der Bahn auf deren Schienennetz Konkurrenz machen konnten, fast 40 Jahre bevor Ludwig für die AVG eine Regelung traf, gegen Entgelt auf einer DB Strecke fahren zu dürfen und 47 Jahre, bevor die EU mit der Richtlinie 2001/14 EG die Grundlagen für einen diskriminierungsfreien Zugang zu Eisenbahnnetzen vorschrieb. Und darüber hinaus sollte die DEBG auf der DB Strecke auch noch als Konkurrent der DB fungieren. Autenrieth war, kurz gesagt, seiner Zeit also um fast 50 Jahre voraus.

¹⁷⁰ Vgl. Innenministerium Baden-Württemberg: Denkschrift des Innenministeriums Baden-Württemberg über die Albtabahn. Stuttgart 1955. AVG-Registatur. Aktenzeichen 100/6-1. Denkschrift des Innenministeriums Baden-Württemberg.

¹⁷¹ Vgl. ebd. S. 14.

abfahrenden Fahrgäste verteilten sich auf insgesamt 100 Züge.¹⁷² Bei einer absolut gleichmäßigen Auslastung hätte das bedeutet, dass auf einen Zug durchschnittlich 65 Fahrgäste kämen, ein Fahrgastaufkommen, für das ein Straßenbahnwagen ausgereicht hätte. Nur sind nie alle Züge gleich stark besetzt. Daher wurden auch Werte nach Zeitschichten ermittelt. Zwischen 6.30 und 7.30 Uhr kamen 1.405 Fahrgäste in Karlsruhe an, Richtung Süden fuhr zwischen 17.00 und 18.00 Uhr 1.210 Personen. Wenn man einen Zehn-Minuten-Takt unterstellt, fahren zwischen 6.30 Uhr und 7.30 Uhr sechs bis sieben Züge. Bei angenommenen sieben Zügen und einer gleichmäßigen Auslastung heißt das, dass pro Zug etwa 200 Fahrgäste befördert werden mussten. Bei einem Platzangebot von etwa 80 Sitz- und noch einmal so vielen Stehplätzen pro Großraumfahrzeug wäre also ein aus zwei Straßenbahnfahrzeugen bestehender Zugverband ausreichend gewesen, um die notwendige Kapazität bereitzustellen. Auch mit etwas kleineren Fahrzeugen hätte man mittels eines Dreifach-Zugverbandes ausreichend Plätze angeboten. Die Darstellung der DEBG, mit Straßenbahnfahrzeugen würden die Kapazitäten nicht ausreichen,¹⁷³ traf folglich nicht zu. Das Innenministerium zog jedoch, wohl um die Probleme durch den Verkehrsbruch und den daraus resultierenden Umsteigezwang in Ettlingen zu vermeiden, für einen späteren Zeitpunkt auch den Umbau der Streckenabschnitte Ettlingen – Herrenalb und Busenbach – Ittersbach in Erwägung.¹⁷⁴

Außerdem wurde in der Denkschrift noch eine weitere Idee diskutiert, die am 20. Dezember 1954 im Rahmen einer „allgemeinen Aussprache in Ettlingen (...) der an dem Problem Albtalbahn interessierten Städte, Kreise und Gemeinde eingeladen waren“,¹⁷⁵ von einem Dr. Bran „für das Bezirksbegehren ‚Albtalbahn als Landesbahn‘“ präsentiert worden war.¹⁷⁶ Dieser Plan sah im Prinzip die Teilung der Albtalbahn vor. Die Strecke Ettlingen – Herrenalb und der Streckenast Busenbach – Ittersbach sollten auf Normalspur umgebaut und die auf der

¹⁷² Vgl. ebd. S. 3 f.

Kleinere Differenzen zwischen abfahrenden und ankommenden Fahrgästen sind denkbar. Eine Abweichung von circa 8 % erscheint aber doch recht hoch, es dürfte sich bei der Ermittlung dieser Werte ein systematischer Fehler ergeben haben. Durch moderne Software und statistische Berechnungen werden heutzutage derartige Zählfehler geglättet, das war 1954 offensichtlich in Karlsruhe noch nicht der Fall.

¹⁷³ Vgl. Stadtwerke Karlsruhe – Verkehrsbetriebe: Protokoll der Sitzung vom 29. Juli 1953 im Haus Solms in Karlsruhe. Karlsruhe, 29. Juli 1953. S. 4. Akte „Albtalbahn“. Stadtarchiv Karlsruhe. 1/H-Reg 4132.

¹⁷⁴ Vgl. Innenministerium Baden-Württemberg: Denkschrift des Innenministeriums Baden-Württemberg über die Albtalbahn. Stuttgart 1955. S. 6. AVG-Registatur. Aktenzeichen 100/6-1. Denkschrift des Innenministeriums Baden-Württemberg.

¹⁷⁵ Zitat ebd. S. 15.

¹⁷⁶ Vgl. ebd. S. 15.

Strecke verkehrenden Züge über Ettlingen West direkt in den Karlsruhe Hauptbahnhof fahren. Der Streckenabschnitt Karlsruhe – Rüppurr – Ettlingen könnte bei dieser Variante gemäß den Wünschen der Stadt Karlsruhe in das städtische Straßenbahnnetz integriert und eine Straßenbahnlinie Albtalbahnhof – Ettlingen eingerichtet werden. Die restliche Eisenbahnstrecke solle vom Land übernommen werden.¹⁷⁷ „Nur bei einer Übernahme der Bahn durch das Land könnten die Bedürfnisse des etwa 50.000 Einwohner zählenden Bezirks Ettlingen bis Herrenalb wirklich erfüllt werden. Die Einführung der Bahn über die Bundesbahnstrecke Ettlingen West in den Hauptbahnhof der Stadt Karlsruhe bietet den Vorteil, daß die Fahrzeit durch den Wegfall der bei der heutigen Linienführung der Albtalbahn zwischen Ettlingen und Karlsruhe vorhandenen 6 Halte wesentlich verkürzt werde.“¹⁷⁸ Für den Fall einer Nichtumsetzung dieses Vorschlags forderte die Initiative entweder die Modernisierung der Schmalspurbahn oder eine Umspurung bis Herrenalb. „Ein Verkehrsbruch in Ettlingen wird abgelehnt.“¹⁷⁹ Die Verfasser der Denkschrift des Landes waren von diesem Plan offensichtlich weniger angetan. Zwar wurde der Vorschlag Brans grundsätzlich als Option akzeptiert, doch würden nach ihrer Einschätzung in Ettlingen West sowie im Karlsruher Hauptbahnhof Umbauten notwendig, die etwa 2.000.000 DM kosten würden. Außerdem wurde darauf hingewiesen, dass aufgrund der Belastung der Rheintalbahnen, insbesondere der Strecke Rastatt – Ettlingen West – Karlsruhe mit Bundesbahnzügen für die Züge aus dem Albtal¹⁸⁰ kein „starrer Fahrplan (zum Beispiel alle 30 min)¹⁸¹ gestellt werden“ könne.¹⁸²

Beim Vergleich der Wirtschaftlichkeit ihrer Vorschläge sprachen die Ersteller der Denkschrift diesem dritten Vorschlag die Chance auf ein positives Betriebsergebnis der Albtalbahn ab. Denn es gingen der Albtalbahn nicht nur der Verkehr Rüppurr – Dammerstock – Karlsruhe, sondern auch die Einnahmen des Verkehrs Ettlingen West – Karlsruhe verloren, da die Einnahmen für die Strecke Albtal – Ettlingen – Karlsruhe zwischen Bundesbahn und der Albtalbahn geteilt werden müssten.¹⁸³ Wenn die Straßenbahn von Rüppurr bis Ettlingen verlängert würde und somit auch Buslinien entfielen, „würde die Bahn zweifellos defizitär

¹⁷⁷ Vgl. ebd. S. 15.

¹⁷⁸ Zitat ebd. S. 15.

¹⁷⁹ Zitat ebd. S. 15.

¹⁸⁰ Vgl. ebd. S. 16.

¹⁸¹ Also einen Taktverkehr.

¹⁸² Zitat Innenministerium Baden-Württemberg: Denkschrift des Innenministeriums Baden-Württemberg über die Albtalbahn. Stuttgart 1955. S. 16. AVG-Registratur. Aktenzeichen 100/6-1. Denkschrift des Innenministeriums Baden-Württemberg.

¹⁸³ Vgl. ebd. S. 19.

werden. Eine Eisenbahn nur zwischen Ettlingen und Herrenalb bzw. Ittersbach ist nicht lebensfähig. Damit dürfte der Vorschlag der Albtalgemeinden unerfüllbar sein und deshalb für die weiteren Betrachtungen ausscheiden.¹⁸⁴

Ein weiteres Argument gegen diese Lösung kann man der Denkschrift ebenfalls entnehmen: Nach der Verkehrserhebung war der Personenverkehr auf der Albtalbahn „im Wesentlichen“ Binnenverkehr. „Von den Fahrgästen, die im Jahr 1953 am Albtalbahnhof in Karlsruhe ankamen bzw. abfuhren, [das waren wie erwähnt circa 6,3 Millionen] sind nur 53.866 Personen im Wechselverkehr mit der Bundesbahn gefahren.“¹⁸⁵ Das bedeutet also rein statistisch, dass jeder Einwohner der Albtalgemeinden nur einmal im Jahr erst auf der Albtalbahn und dann weiter mit der Deutschen Bundesbahn gefahren ist. Der überwiegende Rest fuhr zu Zielen entlang der Albtalbahn oder in der Karlsruher Innenstadt. Dieses Zahlenverhältnis sprach eindeutig gegen die Realisierung dieses Vorschlags der Albtalgemeinden.

Darüber hinaus wurde eine detaillierte Kostenuntersuchung der einzelnen Vorschläge vorgenommen. Für den Vorschlag der Stadt Karlsruhe wurden Umbaukosten für den Streckenabschnitt Karlsruhe Ettlingen von 8.540.000 DM ermittelt. In diesem Betrag waren die Kosten für die Instandhaltung der verbleibenden Meterspur-Bahn Ettlingen – Herrenalb und Busenbach – Ittersbach sowie die Kosten für die Renovierung der notwendigen Schmalspurfahrzeuge enthalten. Für den Fall der Umspurung bis Herrenalb wurden 12.540.000 DM errechnet. Die Denkschrift ging auch auf die Strecke Busenbach – Ittersbach ein.¹⁸⁶ In Klammern wurde unter die Berechnung geschrieben: „(ein Umbau der Strecke Busenbach – Ittersbach auf Normalspur kommt nicht in Frage)“.¹⁸⁷ Zu diesen Beträgen musste allerdings noch der Kaufpreis für die Bahn addiert werden. Für alle weiteren Berechnungen und Analysen nahmen die Autoren der Denkschrift einen Kaufpreis von 2.000.000 DM an.¹⁸⁸

¹⁸⁴ Zitat ebd. S. 19.

¹⁸⁵ Zitat Innenministerium Baden-Württemberg: Denkschrift des Innenministeriums Baden-Württemberg über die Albtalbahn. Stuttgart 1955. S. 16. AVG-Registatur. Aktenzeichen 100/6-1. Denkschrift des Innenministeriums Baden-Württemberg. S. 4.

¹⁸⁶ Vgl. ebd. S. 16.

¹⁸⁷ Zitat ebd. S. 16.

¹⁸⁸ Vgl. ebd. S. 17.

Die Umsetzung des Vorschlags der DEBG hätte nach den Berechnungen des Innenministeriums Baden-Württemberg 7.451.000 DM gekostet, die Umsetzung des Plans der Albtagemeinden 6.930.000 DM.¹⁸⁹

Die ursprüngliche Konzession des Großherzoglichen Ministeriums des Großherzoglichen Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten vom 17. November 1896 war am 20. Januar 1934 durch das badische Finanz und Wirtschaftsministerium dahingehend abgeändert worden, dass dem Staat (d. h. 1934 dem Land Baden) das Recht eingeräumt worden war, ab dem 1. Januar 1947 die Albtagbahn zum 25-fachen Betrag der durchschnittlichen Reineinnahme der dem Ankauf vorausgehenden fünfjährigen Betriebsperiode zu kaufen. Hierbei handelte sich letztlich um eine reine Option für das Land, die DEBG hatte keine Möglichkeit abzulehnen.¹⁹⁰

In der sich anschließenden wirtschaftlichen Analyse der drei Vorschläge kommen die Autoren der Denkschrift des Landes sehr schnell zu dem Ergebnis, dass der Vorschlag der Albtagemeinden wirtschaftlich nicht umzusetzen sei. Für die Bevorzugung des Plans der Stadt Karlsruhe gegenüber dem der DEBG sprach nach der Denkschrift vor allem ein Argument: Die Autoren gingen davon aus, dass sich die Stadt Karlsruhe bei der Umsetzung ihres eigenen Plans in beträchtlicher Höhe an den Kosten beteiligen (und somit den Landeshaushalt entlasten) würde, während die bloße Renovierung und Erneuerung der Schmalspureisenbahn bis auf kleinere Beiträge der beiden Landkreise Karlsruhe und Calw sowie der Stadt Ettlingen, komplett vom Land Baden-Württemberg zu tragen wäre, und zwar deshalb, weil die DEBG selbst nicht in der Lage gewesen wäre, finanzielle Mittel für die Renovierung aufzubringen.¹⁹¹ Bezüglich einer vierten Alternative, der Stilllegung der Albtagbahn und Verlagerung des Verkehrsaufkommens auf die Straße, legten sich die Verfasser der Denkschrift fest:¹⁹² Diese Lösung wurde als „nicht möglich“¹⁹³ abgelehnt, einerseits aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens insbesondere zur Hauptverkehrszeit,

¹⁸⁹ Vgl. ebd. S. 18.

¹⁹⁰ Vgl. Stadt Karlsruhe: Die Albtagbahn. Denkschrift der Stadt Karlsruhe zur Verbesserung der Verkehrsbedienung ihrer südlichen Stadtteile und des Albtals durch Umgestaltung der Bahn. Karlsruhe 1955. Anlage 2.

¹⁹¹ Vgl. Innenministerium Baden-Württemberg: Denkschrift des Innenministeriums Baden-Württemberg über die Albtagbahn. Stuttgart 1955. S. 20 bis 21. AVG-Registatur. Aktenzeichen 100/6-1. Denkschrift des Innenministeriums Baden-Württemberg.

¹⁹² Vgl. ebd. S. 21.

¹⁹³ Zitat ebd. S. 21.

aber auch im „Sonntagsausflugsverkehr“,¹⁹⁴ andererseits weil dadurch gleichzeitig auch der Güterverkehr auf die Straße hätte verlegt werden müssen, was ebenfalls unerwünscht war.¹⁹⁵

Ganz nebenbei wurde noch eine weitere Variante kurz angesprochen, die wohl vom Innenministerium selbst entwickelt worden war: Umbau der Albtalbahn bis Rüppurr auf eine zweigleisige Strecke mit einem Drei-Schienen-Gleis (Meter- und Normalspur), das Straßenbahn und Meterspur-Eisenbahn gemeinsam benutzt hätten, sowie Elektrifizierung mit 750 V Gleichstrom,¹⁹⁶ also mit dem Stromsystem der Karlsruher Straßenbahn. Diese auf den ersten Blick als idealer Kompromiss erscheinende Option hätte folgende Vorteile geboten: Der Streckenabschnitt Karlsruhe – Rüppurr wäre zu einem Teil der Karlsruher Straßenbahn geworden, die Fahrgäste aus den Ortsteilen Dammerstock und Rüppurr hätten ohne Umsteigen in die Innenstadt weiterfahren können. Alle anderen Fahrgäste hätten weiterhin mit Schmalspurzügen aus dem Albtal bis zum Karlsruher Albtalbahnhof fahren können, dort allerdings auch weiterhin umsteigen müssen. Der Verkehrsbruch wäre also nicht verlagert worden, es wären allerdings „nur“ noch etwa 65 % der Fahrgäste davon betroffen gewesen. Die chaotischen Verhältnisse am Albtalbahnhof wären durch diese Lösung jedoch nur abgemildert, nicht beseitigt worden. Eine Kostenermittlung für diese Variante wurde nicht vorgenommen.¹⁹⁷

Zusammengefasst sahen die Autoren der Denkschrift vor allem weiteren Verhandlungsbedarf und wollten sich nicht endgültig festlegen, welche Lösung die zur Umsetzung am besten geeignete wäre.¹⁹⁸

Etwa zur gleichen Zeit veröffentlichte die Stadt Karlsruhe eine Denkschrift mit dem Titel „Die Albtalbahn“.¹⁹⁹ Diese Denkschrift richtete sich vor allen Dingen an Fachleute und diejenigen, die für eine Entscheidung zuständig waren, und wurde daher durch eine kleine Broschüre „Verkehrsproblem Albtalbahn“²⁰⁰ ergänzt. Sowohl Denkschrift als auch Broschüre

¹⁹⁴ Zitat ebd. S. 21.

¹⁹⁵ Vgl. ebd. S. 21.

¹⁹⁶ Vgl. ebd. S. 21.

¹⁹⁷ Vgl. ebd.

¹⁹⁸ Vgl. ebd. S. 21 ff.

¹⁹⁹ Vgl. Stadt Karlsruhe: Die Albtalbahn. Denkschrift der Stadt Karlsruhe zur Verbesserung der Verkehrsbedienung ihrer südlichen Stadtteile und des Albtals durch Umgestaltung der Bahn. Karlsruhe 1955. AVG-Registatur. Aktenzeichen 100/6-2. Denkschrift der Stadtwerke – Verkehrsbetriebe.

²⁰⁰ Vgl. Stadt Karlsruhe: Verkehrsproblem Albtalbahn. Karlsruhe 1955. AVG-Registatur. Aktenzeichen 100/6-2. Denkschrift der Stadtwerke – Verkehrsbetriebe.

sind deutlich unausgewogener als das Werk des Innenministeriums Baden-Württemberg; hier sollten offensichtlich in erster Linie die Vorteile der Karlsruher Lösung dargestellt werden.

Zunächst untersuchten die Karlsruher Experten die Möglichkeit einer Umstellung des Schienenverkehrs auf Busverkehr. Man kam zu dem Ergebnis, dass für das gleiche Platzangebot wie auf der Schiene auf dem Streckenabschnitt Karlsruhe – Ettlingen jährlich 1,34 Millionen Wagenkilometer zurückzulegen wären, da ein Bus eine deutlich geringere Kapazität aufweist als ein Zug mit etwa 1 Million Wagenkilometern.²⁰¹ Auch die Kosten wären verglichen mit einem Straßenbahnbetrieb höher. Basierend auf einer Berechnung des Verbandes öffentlicher Verkehrsbetriebe (VÖV) aus dem Jahr 1953 wäre der Busbetrieb um den Faktor 1,47 teurer als der Schienenbetrieb. Eine O-Bus-Lösung²⁰² wäre nicht ganz so teuer, der Faktor würde aber immerhin auch 1,415 betragen.²⁰³ Auch die für eine Buslösung benötigte, aber anscheinend nicht ausreichend vorhandene Straßenfläche sprach nach Ansicht der Stadt Karlsruhe eindeutig gegen eine Lösung mit Bussen.²⁰⁴ Des Weiteren sollte auch „mit Rücksicht auf die Verkehrssicherheit (...) von einer weiteren Belastung der Ausfallstraße durch einen Omnibus- bzw. O-Busverkehr abgesehen werden.“²⁰⁵

Verglichen mit der Denkschrift des Innenministeriums basiert auch die Denkschrift der Stadt Karlsruhe auf den Verkehrszahlen der DEBG von 1953, ergänzt durch eigene Zählungen. Allerdings werden diese Zahlen teilweise anders gewertet, und es werden vollkommen andere Schlussfolgerungen gezogen.

²⁰¹ Dieses Verhältnis gilt beim Einsatz der damals vorhandenen Straßenbahnfahrzeuge. Mit den heutigen Einsystem-Stadtbahnwagen oder Niederflurstraßenbahnwagen von VBK und AVG, die erheblich größer sind als die damaligen Straßenbahnwagen, würde sich dieses Verhältnis weiter zugunsten der Schiene verändern.

²⁰² O-Bus oder auch Obus ist die übliche Verkürzung des Begriffs Oberleitungsbus

²⁰³ Vgl. Stadt Karlsruhe: Die Albtalbahn. Denkschrift der Stadt Karlsruhe zur Verbesserung der Verkehrsbedienung ihrer südlichen Stadtteile und des Albtales durch Umgestaltung der Bahn. Karlsruhe 1955. S. 10. AVG-Registatur. Aktenzeichen 100/6-2. Denkschrift der Stadtwerke – Verkehrsbetriebe.

²⁰⁴ „Bei Umstellung des Betriebs auf O-Bus oder Omnibus müsste in den Verkehrsspitzen ein 5-Minuten-Verkehr mit Anhängern eingerichtet werden. Dadurch wären auf der Strecke [Rüppurr –] Battstraße – Hauptbahnhof Karlsruhe fünf Züge in Umlauf. Dies würde bedeuten, daß die in dem notwendigen Sicherheitsabstand verkehrenden O-Bus- bzw. Omnibuszüge zusätzlich zu dem bereits aufzunehmenden Straßenverkehr allein die Hälfte einer [vierspürigen] Straßenfahrbahn auf circa 300 m voll auslasten. Besonders ungünstig wäre diese zusätzlich errechnete Belastung der Verkehrsfläche dadurch, dass sie zur gleichen Zeit auftritt, zu der auch der übrige Straßenverkehr sein Maximum erreicht.“

Zitat Stadt Karlsruhe: Die Albtalbahn. Denkschrift der Stadt Karlsruhe zur Verbesserung der Verkehrsbedienung ihrer südlichen Stadtteile und des Albtales durch Umgestaltung der Bahn. Karlsruhe 1955. S. 11. AVG-Registatur. Aktenzeichen 100/6-2. Denkschrift der Stadtwerke – Verkehrsbetriebe.

²⁰⁵ Vgl. ebd. S. 11.

Insbesondere wird die verkehrliche Bedeutung des Albtalbahnhofes herausgehoben. Demnach benutzten 1953 fünf Millionen Fahrgäste den Albtalbahnhof. In Relation zu den 6,4 Millionen Fahrgästen der Albtalbahn insgesamt²⁰⁶ gesetzt, heißt das, dass 78,6 % der Fahrgäste der Albtalbahn das Ziel Karlsruher Albtalbahnhof hatten. Und von diesen wiederum fuhr nur 1 % mit den Zügen der Deutschen Bahn weiter. Der Karlsruher Hauptbahnhof war 1953 dagegen nur für insgesamt 4,3 Millionen Reisende Anfangs- oder Endpunkt der Reise. Vor allem aber wird auf die Situation der Kreuzung Ebertstraße/Albtalstraße eingegangen. Von drei Unfällen im Jahr 1952 über sechs Unfälle im Jahr 1953 hatten sich bis Ende November 1954 bereits 11 Unfälle ereignet. Zu der damaligen Zeit plante die Stadt Karlsruhe offenbar, die Ebertstraße als Entlastungsstraße der Kriegsstraße für den Durchgangsverkehr auszubauen. Sie sollte „besonders für den schweren Lastverkehr ein zügiges Umfahren der überlasteten Innenstadt ermöglichen.“²⁰⁷ Diese Entwicklung drängte die Stadt Karlsruhe zu einer baldigen Beseitigung des Verkehrsbruchs zwischen der Albtalbahn und der Straßenbahn.²⁰⁸ Dadurch ergäben sich nicht nur für die Fahrgäste mit dem Ziel Karlsruher Innenstadt Vorteile, sondern auch für die wenigen, die mit der Deutschen Bundesbahn weiterfahren wollten. Denn diese könnten, im Gegensatz zu vorher, in der Straßenbahn sitzen bleiben und eine Station weiter bis zum Hauptbahnhof fahren, wodurch „der unbequeme Fußweg“²⁰⁹ von circa 300 m zwischen dem Karlsruher Hauptbahnhof und dem Albtalbahnhof entfiel.²¹⁰ Tariflich sollte für diese Fahrgäste alles beim Alten bleiben, denn es sollten zwischen Albtalbahn und Bundesbahn Verträge für den Wechselverkehr abgeschlossen werden, die denen zwischen Bundesbahn und DEBG entsprechen sollten. Ein weiteres Argument der Stadt Karlsruhe für ihre Lösung war die kürzere Reisezeit. Durch einerseits eine höhere Streckengeschwindigkeit nach dem Umbau und den entfallenden Verkehrsbruch errechnete die Stadt für die Strecke

²⁰⁶ Vgl. ebd. S. 6.

²⁰⁷ Zitat ebd. S. 9.

²⁰⁸ Vgl. ebd. S. 9.

Dieser Punkt zeigt aber auch, wie sich die Verkehrsplanungen in der Stadt Karlsruhe im Laufe der Jahre geändert haben. Die Ebertstraße soll heute vom Durchgangsverkehr freigehalten werden und auf dem Gebiet des Bahnhofsvorplatzes überhaupt keine Ost-West-Passage mehr möglich sein. In den 70er Jahren wurde nach dem entsprechenden Ausbau der Durchgangsverkehr zunächst über die Kriegsstraße geleitet, später dann die Südtangente in Betrieb genommen und die Ost-West-Achse Kriegsstraße/Durlacher Allee teilweise wieder beruhigt und zurück gebaut.

²⁰⁹ Zitat Stadt Karlsruhe: Die Albtalbahn. Denkschrift der Stadt Karlsruhe zur Verbesserung der Verkehrsbedienug ihrer südlichen Stadtteile und des Albtals durch Umgestaltung der Bahn. Karlsruhe 1955. S. 18. AVG-Registatur. Aktenzeichen 100/6-2. Denkschrift der Stadtwerke – Verkehrsbetriebe.

²¹⁰ Vgl. ebd. S. 18.

Bahnhof Rüppurr (heute Battstraße) zur Hauptpost in Karlsruhe (heute Europaplatz) eine von 24 auf 17 Minuten (29 %) verkürzte Reisezeit.²¹¹

Aus finanziellen Gründen sollte die Strecke jedoch in mehreren Bauabschnitten bis Herrenalb umgebaut werden. Angesichts des Verhältnisses der Fahrgäste auf diesem Streckenabschnitt schien dieses für die Stadt Karlsruhe durchaus Sinn zu machen: Nach den Berechnungen der DEBG wurden 1953 auf den Streckenabschnitten Ettlingen – Herrenalb/Ittersbach 1,4 Millionen, auf dem zunächst umzubauenden Abschnitt Karlsruhe – Ettlingen mit 4,1 Millionen deutlich mehr Passagiere transportiert. Lediglich etwa 885.000 Fahrgäste (13,9 %) wären demnach zum Umsteigen in Ettlingen gezwungen.²¹²

Erneut wurde dargelegt, dass man nach dem Umbau zwischen Karlsruhe und Rüppurr durchgehend im Zehn-Minuten-Takt, zwischen Karlsruhe und Ettlingen im 20-Minuten-Takt, fahren wolle. In den Verkehrsspitzen sollte der Takt verdichtet werden.²¹³

Der Güterverkehr sollte auf der Albtalbahn weiter durchgeführt werden, entweder mit Diesellokomotiven oder mittels Elektrifizierung der Anschlussgleise. Dies galt jedoch nur für den Streckenabschnitt Ettlingen – Herrenalb/Ittersbach, nicht für den Abschnitt Karlsruhe – Rüppurr. Dafür würden sich für die verbleibenden Güterverkehrskunden zwischen Ettlingen und Herrenalb/Ittersbach bei einem Vollausbau auf Normalspur dadurch Vorteile (Kosten- und Zeitersparnis) ergeben, dass die normalspurigen Güterwagen der Bundesbahn ohne die Umsetzung auf Rollböcke (oder gar das Umladen der Güter in andere Güterwagen) direkt zum Kunden hätten gefahren werden können.²¹⁴

Zum Abschluss der Untersuchung blieb noch ein letzter Aspekt zu klären: die Finanzierung. Bezüglich der wirtschaftlichen Auswirkungen kamen die Experten der Stadt Karlsruhe unter anderem zu dem Schluss, dass die bislang angenommenen 2.000.000 DM als Kaufpreis für die Albtalbahn zu hoch seien, erst recht die von der DEBG im Jahr 1954 geforderten

²¹¹ Vgl. ebd. S. 15.

²¹² Vgl. ebd. S. 15.

²¹³ Vgl. ebd. S. 16.

²¹⁴ Vgl. ebd. S. 17.

Der Gütertransport zum Bahnhof Rüppurr hatte 1953 aber ohnehin nur noch 530 t betragen, eine Verlagerung auf Lkw hätte also etwa 50–100 zusätzliche Lkw-Fahrten pro Jahr hervorgerufen; d. h. also ein bis zwei Lkw-Fahrten pro Woche mehr. Sicherlich eine Mehrbelastung der Herrenalber Straße, die man kaum bemerkt hätte, und die heute sicherlich um ein Vielfaches übertroffen wird. Bis heute transportiert die AVG Güter auf der Schiene im Albtal. Allerdings inzwischen nur noch zwischen Ettlingen West – dem Anschluss an das Netz der Deutsche Bahn Netz AG – und Busenbach. Zwischen Busenbach und Ittersbach existieren wohl noch ein paar Gleisanschlüsse, die allerdings nicht mehr benutzt werden. Und der letzte Güterzug, der nach Herrenalb fuhr, brachte Schotter oder Schienen für die Instandhaltung der Albtalbahn selbst.

2.809.248 DM.²¹⁵ Als Folge der Konzessionsänderung aus dem Jahr 1934 errechneten die Experten der Stadt inklusive der Fahrzeuge einen Kaufpreis von 1.275.000 DM²¹⁶ und führten in ihrer Denkschrift weiter aus: „Dieser Betrag entspricht annähernd dem von der Stadt ermittelten realen Wert in Höhe von 1.125.000 DM.“²¹⁷ Bedeutsamer für die Bahn waren aber die Ergebnisse, die für den zukünftigen Betrieb prognostiziert wurden. Den bescheidenen positiven Betrag des Betriebsergebnisses im Jahr 1953 hatte die DEBG nur dadurch erzielen können, dass – eigentlich obligatorische – Tarifanpassungen nicht umgesetzt worden waren. Allein die Umsetzung dieser vertraglichen Verpflichtung hätte für die Bahn bereits ein negatives Betriebsergebnis verursacht.²¹⁸

Für den Betrieb der Albtalbahn wurde nach dem abgeschlossenen Umbau unter der Voraussetzung, dass der Eigentümer und Betreiber der Albtalbahn die Umbaukosten normal verzinsen und abschreiben müsse, ein Verlust prognostiziert. Für den Fall einer kleinen Lösung, beispielsweise des Umbaus des Streckenabschnitts Karlsruhe – Ettlingen, wurde ein jährlicher Verlust von 891.028 DM geschätzt, für den Fall eines Umbaus der Strecke Karlsruhe – Herrenalb wurde bei Kosten von 12.540.000 DM ein Verlust von 1.090.000 DM erwartet, und im Falle des kompletten Umbaus der Albtalbahn bis Herrenalb, inklusive des Seitenastes Busenbach – Ittersbach, ging die Stadt Karlsruhe bei Umbaukosten von 15.048.000 DM von einem Fehlbetrag in Höhe von 1.333.920 DM pro Jahr aus.²¹⁹ Unter der Annahme, dass die Stadt Karlsruhe eine Abschreibungsdauer von 40 Jahren bei einer nominellen Verzinsung von 6 % im Falle der Lösung „Umbaustrecke Karlsruhe – Herrenalb“ etwa 840.000 DM pro Jahr für Abschreibungen und Zinsen hätte aufwenden müssen, wäre immer noch ein Fehlbetrag von etwa 250.000 DM pro Jahr geblieben, der im Fall eines vollständigen Umbaus dementsprechend höher ausgefallen wäre. Dieser Fehlbetrag sollte durch die Einnahmen aus dem Bus- und Lkw-Verkehr, den die DEBG gleichfalls an die neue Gesellschaft zu übergeben hätte, ausgeglichen werden.²²⁰

²¹⁵ Vgl. ebd. S. 24.

²¹⁶ Vgl. ebd. S. 26 bis 27.

²¹⁷ Zitat ebd. S. 26 bis 27.

²¹⁸ Vgl. ebd. S. 21 f.

²¹⁹ Vgl. ebd. S. 20.

²²⁰ Vgl. ebd. S. 20.

Zur damaligen Zeit waren für den Gütertransport auf der Straße mit Lkws noch Konzessionen notwendig, sodass man im Güterverkehr auf der Straße damals noch sehr gut verdienen konnte. Solange diese Regelung Bestand hatte war es tatsächlich so, dass der Güterkraftverkehr den Güterverkehr auf der Schiene der AVG mitfinanzierte. Der Lkw-Betrieb musste jedoch zum 1. Juli 2009 eingestellt werden, da die AVG in diesem Geschäft vor allem aufgrund der tarifvertraglichen Verpflichtungen unter den heutigen Bedingungen nicht mehr konkurrenzfähig war.

Aus den dargestellten Gründen, und da die DEBG sich weigerte, an der gewünschten Lösung mitzuwirken²²¹, schlug die Stadt Karlsruhe abschließend die Bildung einer neuen Gesellschaft vor. Sie favorisierte dabei eine Lösung, bei der sie zusammen mit dem Land Baden-Württemberg sowie den betroffenen Landkreisen Karlsruhe und Calw und den Albtalgemeinden Anteilseigner geworden wäre. Für den Fall, dass diese Gesellschafterstruktur nicht zustande käme, traf die Stadt Karlsruhe bereits in dieser Denkschrift aber die klare Aussage, dass sie gegebenenfalls den Betrieb der Albtalbahn alleine übernehme, wobei sowohl eine Kapitalgesellschaft, eine AG oder eine GmbH, aber auch ein kommunaler Eigenbetrieb als rechtliche Form infrage kämen. Auf jeden Fall jedoch wünschte die Stadt Karlsruhe zum damaligen Zeitpunkt eine finanzielle Beteiligung des Landes Baden-Württemberg an der Gesellschaft.²²²

Mit dieser Denkschrift bezog die Stadt Karlsruhe – d. h. in letzter Konsequenz Oberbürgermeister Günther Klotz – endgültig auch öffentlich Position. Man wollte die Albtalbahn mindestens bis Ettlingen auf Normalspur umbauen und den Betrieb ins Karlsruher Straßenbahnnetz integrieren. Die von der DEBG vorgeschlagene Lösung, die Renovierung der Schmalspurbahn, kam für die Stadt Karlsruhe absolut nicht infrage.

Die Broschüre „Verkehrsproblem Albtalbahn“ stellt auf acht bebilderten Seiten die Vorteile der Lösung der Stadt Karlsruhe gegenüber dem Vorschlag der DEBG dar. Zielgruppe dieser Broschüre war die Bevölkerung.²²³ „Die Albtalbahn – mit völlig veraltetem Wagenpark und verbrauchten Gleisanlagen – endet verkehrungünstig am ‚Albtalbahnhof‘ Karlsruhe. Dadurch: unzumutbare Reisebedingungen – lange Fahrzeiten – gefährlicher Knotenpunkt. Abhilfe dringend erforderlich!“²²⁴ Mit diesen auf zwei Seiten verteilten Worten leitet die Broschüre ein. Anschließend folgt eine Zeichnung des Albtalbahnhofs und der Eberstraße bei

Beim Busverkehr handelte es sich sowohl um Linien- als auch um Mietwagen- bzw. Ausflugsverkehr, beides Geschäftsfelder, die die AVG bis heute (2012) betreibt.

²²¹ Vgl. Stadt Karlsruhe: Obreiter: Protokoll der Sitzung vom 30. Juli 1954 im Haus Solms in Karlsruhe. Karlsruhe, 5. August. 1954. S. 4. Stadtarchiv Karlsruhe. 1/H-Reg 4132. Akte „Albtalbahn“.

Und vgl. Stadtwerke Karlsruhe – Verkehrsbetriebe: Aktenvermerk über die Besprechung im Regierungspräsidium Nordbaden, Karlsruhe, am 20. Juni 1955 über die Albtalbahn. Karlsruhe; 21. Juni 1955. S. 10 f. Stadtarchiv Karlsruhe. 1/H-Reg. Abteilung A Nr. 529. Stadt Karlsruhe: 8 wirtschaftliche Unternehmen, 83 Kleinbahnen, 831 Albtalbahn. Erwerb durch die Stadt Karlsruhe.

²²² Vgl. Stadt Karlsruhe: Die Albtalbahn. Denkschrift der Stadt Karlsruhe zur Verbesserung der Verkehrsbedienug ihrer südlichen Stadtteile und des Albtales durch Umgestaltung der Bahn. Karlsruhe 1955. S. 22 bis 23. AVG-Registatur. Aktenzeichen 100/6-2. Denkschrift der Stadtwerke – Verkehrsbetriebe.

²²³ Vgl. Stadt Karlsruhe: Verkehrsproblem Albtalbahn. Karlsruhe 1955. AVG-Registatur. Aktenzeichen 100/6-2. Denkschrift der Stadtwerke – Verkehrsbetriebe.

²²⁴ Zitat ebd. S. 3 f.

Ankunft eines Zuges aus dem Albtal, inklusive der Umsteige-Situation zur Straßenbahn: „5 Millionen Fahrgäste der Albtalbahn werden hier jährlich gefährdet.“²²⁵ Auf der hinteren Umschlaginnenseite werden die beiden wichtigsten Vorschläge, der der DEBG und der der Stadt Karlsruhe, kurz verglichen, wobei zum Vorschlag der DEBG die Nachteile, zu dem der Stadt Karlsruhe die Vorteile aufgeführt werden. Auch die Kosten werden aufgeführt (7.451.000 DM für die Renovierung der Schmalspurbahn gegen 12.540.000 DM für den Umbau der Strecke Karlsruhe – Herrenalb). Auch hier zeigt sich, dass es der Stadt Karlsruhe nur um die Umsetzung ihres Vorschlags ging. Alle anderen Ideen wurden als nicht zielführend und Stückwerk abgelehnt.²²⁶ Vor allem geht aus der Broschüre eindeutig hervor, dass sich die Stadt Karlsruhe inzwischen von der „kleinen Lösung“, also dem Umbau der Strecke von Karlsruhe nur bis Ettlingen oder gar nur Rüppurr, endgültig verabschiedet hatte und als Endzustand den Umbau der gesamten Strecke Karlsruhe – Herrenalb anstrebte.

3.1.7 1955 – Weitere Besprechungen

Mit diesen beiden Denkschriften als Grundlage fand am 20. Juni 1955 im Regierungspräsidium Karlsruhe eine weitere Besprechung statt, an der Vertreter des Innenministeriums, des Finanzministeriums, des Regierungspräsidiums, der DEBG und der Stadt Karlsruhe teilnahmen.²²⁷ Der Vertreter des Innenministeriums, Ministerialrat Dr. Autenrieth, gab zu Beginn der Besprechung das Ziel aus, „der Regierung einen gemeinsamen Vorschlag zur Modernisierung der Albtalbahn vorzulegen. Andernfalls müsse die Regierung über die verschiedenen Vorschläge entscheiden.“²²⁸

Dessen ungeachtet präsentierte die DEBG in dieser Sitzung jedoch einen neuen Vorschlag: man solle „den Vorortverkehr und den Fernverkehr (...) trennen.“²²⁹ Diese Variation sah vor, neben das bestehende meterspurige Gleis bis Rüppurr ein zweites Gleis mit Regelspur zu legen, auf dem dann bis Rüppurr die Straßenbahn fahren sollte. Auf dem anderen Gleis würde wie zuvor die Albtalbahn fahren. Als Begründung gab der Vertreter der DEBG an, dass die

²²⁵ Zitat ebd. S. 5.

²²⁶ Vgl. ebd.

²²⁷ Vgl. Stadtwerke Karlsruhe – Verkehrsbetriebe: Aktenvermerk über die Besprechung im Regierungspräsidium Nordbaden, Karlsruhe, am 20. Juni 1955 über die Albtalbahn. Karlsruhe; 21. Juni 1955. S. 1. Stadtarchiv Karlsruhe. 1/H-Reg. Abteilung A Nr. 529. Stadt Karlsruhe: 8 wirtschaftliche Unternehmen, 83 Kleinbahnen, 831 Albtalbahn. Erwerb durch die Stadt Karlsruhe.

²²⁸ Zitat ebd. S. 1.

²²⁹ Zitat ebd. S. 2 f.

Albtalbahn ohne den Streckenabschnitt Karlsruhe – Rüppurr nicht wirtschaftlich zu betreiben sei.²³⁰

Dieser Vorschlag wurde von der Stadt Karlsruhe abgelehnt, da der Verkehrsbruch am Albtalbahnhof Karlsruhe bestehen bliebe. Außerdem würden dann zwei Zugsysteme parallel fahren, was zu höheren Kosten durch die erforderliche Infrastruktur sowie zu einer Vergrößerung von Verkehrsgefährdung und Lärm führe. Das Konzept der Stadt Karlsruhe stelle im Gegensatz dazu eine ganzheitliche Lösung dar.²³¹

Auch die Vertreter des Landes waren nicht überzeugt, vor allem da für diesen neuen Vorschlag bisher keine wirtschaftlichen Berechnungen existierten.²³² Autenrieth erneuerte anschließend die Forderung des Landes, dass der Verkehr der Albtalbahn aus Sicherheitsgründen auf keinen Fall auf die Straße verlegt werden solle.²³³ Des Weiteren verwies er darauf, dass man den Verkehr einer Großstadt auch unter dem Aspekt der Landesplanung beurteilen müsse. „Hiernach sollten die Städte aufgelockert werden, weshalb es erforderlich sei, den gesamten Verkehr zu verbessern, nicht nur den Berufsverkehr, sondern auch den übrigen Reiseverkehr.“²³⁴ Die Vertreter des Landes hatten ebenso wie Klotz erkannt, dass Verkehrsströme nicht immer an Stadt- und Landkreisgrenzen enden, sondern diese auch überschreiten.

²³⁰ Vgl. ebd. S. 2 f.

²³¹ Vgl. ebd. S. 4 und 7.

²³² Vgl. S. 3 ff.

²³³ Vgl. ebd. S. 4.

²³⁴ Zitat ebd. S. 4.

Derartige Planungen waren damals wohl gang und gäbe. Heutzutage gelten sie eher als verfehlt. Aus einer solchen Planungsgrundlage heraus erklärt sich die Entwicklung der 1960er, 1970er, 1980er und auch der 1990er Jahre, die zur Entstehung der sogenannten „Speckgürtel“ führte, der aus neu errichteten Schlaf- und Trabantenstädten besteht, sowie in der näheren Umgebung von Großstädten auch zu einem großen Wachstum alter Dörfer durch Neubaugebiete.

Oder, wie sich der Mitarbeiter des Instituts für Verkehrswesen der Universität Karlsruhe, Dr. Bastian Chlond, einmal ausdrückte: „Im Prinzip machen wir das gleiche wie in Südkalifornien, nur dass wir versuchen, es ökologisch abzumildern, indem wir mit der Stadtbahn der Entwicklung hinterherfahren.“ Angesichts steigender Energiepreise, des stark gestiegenen Verkehrsvolumens und des großen Flächenverbrauchs wird jedoch inzwischen wieder, zumindest teilweise, anders geplant, um diese Entwicklung zu stoppen.

Heute wird eher wieder versucht, Bewohner, insbesondere junge Familien, durch attraktive Wohnangebote, (die durch ebenso attraktive Freizeit-, Bildungs- und Kinderbetreuungsangebote ergänzt werden) in den Städten zu halten und die Entwicklung wieder umzukehren. Beispiele in Karlsruhe hierfür sind die Entstehung neuer Stadtteile durch Konversion alter, früher anders genutzter Bezirke wie beispielsweise in der Karlsruher Nordstadt (frei geworden durch den Abzug der U. S. Army), in Knielingen Nord entlang der Sudetenstraße (ebenfalls ein ehemaliges Kasernengelände) und auf dem Areal des alten Güterbahnhofs, die „östliche Südstadt“.

Letztendlich kam man zu dem Ergebnis, dass dem Kabinett des Landes Baden-Württemberg der Vorschlag der Stadt Karlsruhe zur Realisierung empfohlen werden sollte, die Strecke Karlsruhe – Herrenalb auf Normalspur auszubauen und die meterspurige Strecke Busenbach – Ittersbach instand zu setzen. Die DEBG bekundete, dass man sich in diesem Fall am Betrieb und einer dazu zu gründenden neuen Gesellschaft nicht beteiligen würde. Sie erklärte sich lediglich bereit, Verhandlungen über die Zubringerbuslinien im Albatal aufzunehmen; hier war sie sowohl zum Weiterbetrieb als auch zur Veräußerung bereit.²³⁵ Am 19. September 1955 stimmte das Kabinett Baden-Württembergs der vorgeschlagenen Lösung zu.²³⁶

Somit war also ein grundsätzlicher Beschluss gefasst, lediglich die Frage der Finanzierung war noch zu klären.

Diese Frage gliederte sich in zwei Teilaspekte:

1. die Höhe des Betrags, und
2. der Kostenträger.

Im Vorfeld der geplanten Besprechung am 20. Juni 1955 hatte das Innenministerium Baden-Württemberg daher Vertreter des Finanzministeriums und der Stadt Karlsruhe zu einer Besprechung am 16. Juni 1955 nach Stuttgart eingeladen, in der vorab zwischen dem Land und der Stadt Karlsruhe ausgelotet werden sollte, wie man die Modernisierung der Albatalbahn finanzieren könnte.

Nach einer kurzen Zusammenfassung der drei zum damaligen Zeitpunkt zur Diskussion stehenden Vorschläge

1. Instandsetzung der Meterspurbahn nach den Vorschlägen der DEBG, Kostenpunkt 4.920.000 DM,
2. Umbau der Albatalbahn nach dem Vorschlag der Stadt Karlsruhe, also Umspurung der Strecke Karlsruhe – Herrenalb auf Normalspur und Instandsetzung der Meterspurbahn Busenbach – Ittersbach inklusive neuer Fahrzeuge für etwa 13.000.000 DM und

²³⁵ Vgl. Stadtwerke Karlsruhe – Verkehrsbetriebe: Aktenvermerk über die Besprechung im Regierungspräsidium Nordbaden, Karlsruhe, am 20. Juni 1955 über die Albatalbahn. Karlsruhe; 21. Juni 1955. S. 10 bis 11. Stadtarchiv Karlsruhe. 1/H-Reg. Abteilung A Nr. 529. Stadt Karlsruhe: 8 wirtschaftliche Unternehmen, 83 Kleinbahnen, 831 Albatalbahn. Erwerb durch die Stadt Karlsruhe.

²³⁶ Vgl. Auszug aus der Niederschrift über die Sitzung des Ministerrats vom 19. September 1955. Stadtarchiv Karlsruhe. 1/H-Reg. Abteilung A Nr. 529. Stadt Karlsruhe: 8 wirtschaftliche Unternehmen, 83 Kleinbahnen, 831 Albatalbahn. Erwerb durch die Stadt Karlsruhe.

3. eine Dreischienenbahn bis Rüppurr oder Ettlingen, dann weiter mit der meterspurigen Bahn mit einem Aufwand von etwa 7.000.000 DM,

gab der Karlsruher Oberbürgermeister Klotz eine der wichtigsten Stellungnahmen im Verlauf des gesamten Prozesses der Entscheidungsfindung ab. Für den Fall, dass nicht nur die Meterspurbahn renoviert würde, was seiner Meinung nach ausschließlich vom Land zu finanzieren wäre, sondern dass stattdessen der Vorschlag der Stadt Karlsruhe realisiert würde, könne er sich vorstellen, den Karlsruher Stadtrat davon zu überzeugen, dass die Stadt Karlsruhe ein Drittel der Kosten der Modernisierung der Albtalbahn übernehmen würde.²³⁷

Dr. Hetzel vom Finanzministerium bemerkte daraufhin, er könne sich nicht vorstellen, dass sich das Land bei einer Übernahme von zwei Dritteln der Umbaukosten nicht an einer Gesellschaft zum Betrieb der Albtalbahn beteiligen wolle, um seinen Einfluss zu sichern. Diese Äußerung stieß sowohl bei Autenrieth als auch bei Klotz auf Verwunderung, da das Land gerade das bisher abgelehnt hatte. Klotz entgegnete deswegen auch, dass er es sehr gerne sehe, wenn sich das Land an der zu gründenden Gesellschaft beteiligte.²³⁸

Des Weiteren führte Hetzel aus, dass ihm ein Verkehrsbruch in Ettlingen zumutbar erscheine, da die Kosten um etwa 2,5 Millionen DM geringer wären, falls sich der Landkreis Karlsruhe und die anliegenden Gemeinden nicht in einem wesentlichen Maß an den Kosten beteiligen würden. Autenrieth und Klotz hielten dagegen, dass man diesen Verkehrsbruch vermeiden und eine zeitgemäße Verkehrsbedienung anstreben solle. Autenrieth ergänzte darüber hinaus, dass man etwa 2,5 Millionen DM einsparen könne, wenn der Kaufpreis der Albtalbahn in ähnlicher Höhe für die anderen im Lande befindlichen Bahnen der DEBG verwendet würde.²³⁹

In der sich anschließenden Diskussion schilderte Klotz die Verkehrsprobleme der Stadt Karlsruhe, die insbesondere auch durch rund 32.000 Einpendler hervorgerufen würden, verglichen mit der etwa fünfmal so großen Stadt München mit 60.000 Einpendlern eine recht hohe Zahl. Auf den Einwand Hetzels, man müsse Pläne auf die Perspektive der Haushaltsjahre beschränken,²⁴⁰ antwortete Klotz, „wenn die Städte in gleicher Weise

²³⁷ Vgl. Stadtwerke Karlsruhe: Riedinger, Fritz: Aktenvermerk über die Besprechung im Innenministerium Baden Württemberg, Stuttgart, am 16. Juni 1955 über die Albtalbahn. Karlsruhe, 18. Juni 1955. S. 2. Stadtarchiv Karlsruhe. 1/H-Reg. Abteilung A Nr. 529. Stadt Karlsruhe: 8 wirtschaftliche Unternehmen, 83 Kleinbahnen, 831 Albtalbahn. Erwerb durch die Stadt Karlsruhe.

²³⁸ Vgl. ebd. S. 3.

²³⁹ Vgl. ebd. S. 3.

²⁴⁰ Vgl. ebd. S. 4.

gerechnet hätten, wäre heute weder der Nahverkehr, noch die übrige öffentliche Versorgung sichergestellt. Auch das Wohnungsproblem wäre völlig ungelöst.“²⁴¹

Anschließend wiesen die Vertreter der Stadt Karlsruhe erneut darauf hin, dass die Albtalbahn „ohne den Verkehr Karlsruhe – Rüppurr und eventuell Ettlingen unrentierlich [sei].“²⁴² Bei den Baukostenzuschüssen müsse der vom Land später zu übernehmende Verlust der Bahn dann in Rechnung gestellt werden, wenn die Stadt sie später übernehme und das Land dadurch keine Verpflichtungen mehr zu tragen habe.²⁴³

Zuletzt wurden noch einmal die Gesamtkosten des Vorschlags der Stadt Karlsruhe zusammengefasst, die sich folgendermaßen zusammensetzten:

13.000.000 DM (inklusive des Kaufpreises von 1.000.000 DM für die Albtalbahn), davon ein Drittel Beteiligung der Stadt (4.300.000 DM) und zwei Drittel Beteiligung des Landes (8.600.000 DM).²⁴⁴

Klotz bat Autenrieth, im Kabinett und im Finanzausschuss nicht nur den billigsten, sondern auch den Vorschlag der Stadt Karlsruhe vorzulegen, was dieser zusagte.²⁴⁵

Zwischenzeitlich wurde auch im Gemeinderat in Karlsruhe die Angelegenheit Albtalbahn wieder beraten. Dabei verknüpfte der Stadtrat und spätere Oberbürgermeister von Karlsruhe, Otto Dullenkopf (CDU), die Albtalbahn mit der „Badenfrage“.²⁴⁶ Er sei der Meinung, „daß die Stadt nicht zusehen sollte, wie die Landesregierung offensichtlich wieder verschiebt. Wenn die Albtalbahn einen Teil des Stuttgarter Vorortverkehrs bewältigen müsste, insbesondere wenn die Herren Ministerialräte des Verkehrsministeriums die Albtalbahn benützen müssten, wäre die Frage längst weiter gediehen.“²⁴⁷ Die Stadtverwaltung Karlsruhe sollte sich in dieser Frage die bisherige Behandlung nicht länger gefallen lassen. Es sollte nun endlich in die abschließenden Verhandlungen eingetreten werden.²⁴⁸ „Notfalls müsste eine Kommission beim Herrn Ministerpräsidenten und beim Herrn Innenminister dieses Anliegen

²⁴¹ Zitat ebd. S. 4.

²⁴² Zitat ebd. S. 5.

²⁴³ Vgl. ebd. S. 5.

²⁴⁴ Vgl. ebd. S. 5.

²⁴⁵ Vgl. ebd. S. 5.

²⁴⁶ Vgl. Stadt Karlsruhe: Obreiter: Niederschrift über die 21. Sitzung des Stadtrates am Dienstag, den 14. Juni 1955. Öffentliche Sitzung. Anfrage des Stadtrats Dullenkopf. 13. Karlsruhe, 28. Juli 1955. S. 1. Stadtarchiv Karlsruhe. 1/H-Reg. Abteilung A. Nr. 529. Heft 3. Stadt Karlsruhe: 8 wirtschaftliche Unternehmen. 83 Kleinbahnen. 831 Albtalbahn. Erwerb durch die Stadt Karlsruhe. Stadtarchiv Karlsruhe.

²⁴⁷ Zitat ebd. S. 1.

²⁴⁸ Vgl. ebd. S. 1.

nicht nur der Stadtverwaltung sondern der Bürgerschaft von Karlsruhe in geeigneter Weise zum Ausdruck bringen.²⁴⁹

Auch der damalige Landtagsabgeordnete und spätere Bundesfinanzminister Alex Möller (SPD) nahm sich der Angelegenheit an. Er schrieb am 23. Juli 1955 einen Brief an Oberbürgermeister Klotz, in dem er berichtete, dass er mit dem Finanzminister des Landes Baden-Württemberg gesprochen habe. Dieser habe ihm erklärt, dass er, der Finanzminister, sich auch für die sogenannte große Lösung entschieden habe und eine Stellungnahme an die Regierung noch in dieser Woche herausgehen würde.²⁵⁰ „Der Finanzminister wird sich also für eine Instandsetzung und Modernisierung der Albtalbahn und ihre Umstellung auf die Normalspur der Karlsruher Straßenbahn ebenso aussprechen wie für einen zügig durchzuführenden Umbau bis Herrenalb. Die Kosten wurden von Herrn Finanzminister mit Ziffern angegeben, die zwischen 13 und 14,5 Mill. DM liegen. Das Finanzministerium wird vorschlagen, daß das Land einen festen Betrag in Höhe von 5 Mill. DM übernimmt, wobei man 1 Mill. DM in einen Nachtrag zum Haushaltsplan 1955 und je 2 Mill. DM in den Haushaltsplänen für 1956 und 1957 etatisieren kann. Auch mit dem Vorschlag, eine Einmanngesellschaft zu bilden und ein oder zwei Aufsichtsratssitze an das Land abzugeben, ist der Herr Finanzminister einverstanden.“²⁵¹

In der Sitzung am 19. September 1955 stellte der Ministerrat Baden-Württembergs wie angekündigt zunächst einmal insgesamt 5.000.000 DM für die Jahre bis einschließlich 1957 in die Haushaltsplanung ein.²⁵²

In den nächsten zwei Jahren folgten zahlreiche weitere Besprechungen zum Thema der Finanzierung der Modernisierung der Albtalbahn, so zum Beispiel am 2. November 1955, in der das Land als Kaufpreis für die Albtalbahn 2.500.000 DM schätzte.²⁵³

²⁴⁹ Zitat ebd. S. 1.

²⁵⁰ Vgl. Möller, Alex: Brief an Oberbürgermeister Günther Klotz, Karlsruhe. Karlsruhe, 23. Juli 1955. S. 1. Stadtarchiv Karlsruhe: 1/H-Reg. Abteilung A Nr. 529. Heft 3. Stadt Karlsruhe: 8 wirtschaftliche Unternehmen. 83 Kleinbahnen. 831 Albtalbahn. Erwerb durch die Stadt Karlsruhe. Stadtarchiv Karlsruhe.

²⁵¹ Zitat ebd.

²⁵² Vgl. Auszug aus der Niederschrift über die Sitzung des Ministerrats vom 19. September 1955. Stadtarchiv Karlsruhe. 1/H-Reg. Abteilung A Nr. 529. Stadt Karlsruhe: 8 wirtschaftliche Unternehmen, 83 Kleinbahnen, 831 Albtalbahn. Erwerb durch die Stadt Karlsruhe.

²⁵³ Vgl. Aktenvermerk über die Besprechung vom 2. November 1955, S. 1. Stadtarchiv Karlsruhe. 1/H-Reg. Abteilung A Nr. 529. Stadt Karlsruhe: 8 wirtschaftliche Unternehmen, 83 Kleinbahnen, 831 Albtalbahn. Erwerb durch die Stadt Karlsruhe.

Zwischendurch, am 16. Dezember 1955, hatte sich die IHK Karlsruhe brieflich an das Innenministerium gewandt und auf die Zustände auf der Albtalbahn hingewiesen. Sie sei ein Faktor ersten Ranges für die Versorgung der in Karlsruhe und Ettlingen ansässigen Unternehmen mit Arbeitskräfte.²⁵⁴ „Umso bedauerlicher ist es – und auch dies geht aus der eingangs zitierten Denkschrift [gemeint ist die Denkschrift der Stadt Karlsruhe aus dem Jahr 1955²⁵⁵] hervor –, daß die modernsten Personenwagen der Albtalbahn aus den Jahren 1925–1928 stammen, während die Mehrzahl der Personenwagen überhaupt den Baujahren 1897–1898 angehört. Wir glauben, daß diese Tatsache für sich allein spricht und daß die Behauptung nicht als übertrieben bezeichnet werden kann, wenn gesagt wird, das den Berufstätigen zur Verfügung stehende Wagenmaterial ist mehr als mangelhaft. Es ist deshalb nur zu verständlich, daß die Pendler, die zum großen Teil noch weite Anmarschwege auf sich nehmen müssen, mit diesem Verkehrsmittel nicht mehr zufrieden sind.“²⁵⁶ Weiterhin verwies die IHK auf den Fremdenverkehr: „Das Albtal mit dem Zielort Herrenalb ist ein weit über den lokalen Rahmen bekanntes Fremdenverkehrsgebiet. Die alten, zumeist überfüllten Wagen (an guten Tagen über 20.000 Erholungssuchende) der dieses Gebiet bedienenden Bahnen sind für die Fremdenverkehrsförderung wenig geeignet.“²⁵⁷ Mit diesem Brief wollte die IHK den Vorschlag der Stadt Karlsruhe „nachdrücklich“ unterstützen.²⁵⁸

3.1.8 1956 – Es wird weiter verhandelt

In der nächsten Sitzung am 11. Februar 1956 in Ettlingen wies Dr. Gurk darauf hin, dass der inzwischen vom Land mit 2.500.000 DM angesetzte Kaufpreis für die Albtalbahn den Gesamtaufwand auf 14.715.000 DM erhöhe.²⁵⁹ Oberbürgermeister Klotz postulierte die Forderung, „das neue Unternehmen dürfe mit dem Kapitaldienst aus der Umgestaltung der

²⁵⁴ Vgl. Brief der IHK Karlsruhe an das Innenministerium Baden-Württemberg – Abteilung für Verkehr – vom 16. Dezember 1955. Stadtarchiv Karlsruhe. 1/H-Reg. Abteilung A Nr. 529. Stadt Karlsruhe: 8 wirtschaftliche Unternehmen, 83 Kleinbahnen, 831 Albtalbahn. Erwerb durch die Stadt Karlsruhe.

²⁵⁵ Vgl. Stadt Karlsruhe: Die Albtalbahn. Denkschrift der Stadt Karlsruhe zur Verbesserung der Verkehrsbedienung ihrer südlichen Stadtteile und des Albtales durch Umgestaltung der Bahn. Karlsruhe 1955. AVG-Registatur. Aktenzeichen 100/6-2. Denkschrift der Stadtwerke – Verkehrsbetriebe.

²⁵⁶ Zitat Brief der IHK Karlsruhe an das Innenministerium Baden-Württemberg – Abteilung für Verkehr – vom 16. Dezember 1955. Stadtarchiv Karlsruhe. 1/H-Reg. Abteilung A Nr. 529. Stadt Karlsruhe: 8 wirtschaftliche Unternehmen, 83 Kleinbahnen, 831 Albtalbahn. Erwerb durch die Stadt Karlsruhe.

²⁵⁷ Zitat ebd.

²⁵⁸ Zitat ebd.

²⁵⁹ Vgl. Stadt Karlsruhe: Bericht über eine Besprechung am Samstag, den 11. Februar 1956 betr. Umbau und Modernisierung der Albtalbahn. Karlsruhe, 1956. Stadtarchiv Karlsruhe. 1/H-Reg. Abteilung A Nr. 529. Stadt Karlsruhe: 8 wirtschaftliche Unternehmen, 83 Kleinbahnen, 831 Albtalbahn. Erwerb durch die Stadt Karlsruhe.

Bahn nicht belastet werden, für die Bahn seien die gleichen Voraussetzungen zu schaffen wie für die Straße.²⁶⁰

Am 23. Juni 1956 fand eine weitere Besprechung im Finanzministerium in Stuttgart statt, in welcher man sich darauf verständigte, dass die Stadt Karlsruhe etwa 5.000.000 DM übernehmen und das Land in Form von Darlehen und Zuschüssen etwa 8.000.000 DM zur Verfügung stellen solle.²⁶¹

3.1.9 1957 – Der Durchbruch

Am 25. Januar 1957 fand im Finanzministerium in Stuttgart die entscheidende Sitzung statt, in der die finanziellen Rahmenbedingungen vereinbart wurden.²⁶² „Es seien nun drei Verträge abzuschließen:

- a) Ein Vertrag zwischen dem Land und der DEBG über den Kauf der Albtalbahn.
- b) Ein Vertrag zwischen dem Land, der Stadt Karlsruhe und den Landkreisen,
- c) die Feststellung des Vertrages für die zu gründende GmbH durch Stadt und Land.²⁶³

Außer Diskussionen über die Beteiligung der Landkreise an der GmbH wurde beschlossen, dass die Stadt Karlsruhe 4.700.000 DM zur Verfügung stellen müsste, der Landkreis Calw 50.000 DM, der Landkreis Karlsruhe und die Stadt Ettlingen zusammen 600.000 DM; der

²⁶⁰ Zitat ebd.

Auch das ist wieder eine Forderung, die einem aus heutiger Sicht sehr vertraut vorkommt. Auch heute noch muss die Eisenbahn im Gegensatz zu anderen Verkehrsträgern wie dem Kfz-Verkehr, aber auch dem Flugzeug, die finanziellen Mittel für den Unterhalt, teilweise auch den Ausbau seiner Infrastruktur selbst erwirtschaften. Und die Forderung der Fachverbände, diese Ungleichheit zu beseitigen, ist heutzutage im Großen und Ganzen genauso erfolglos wie 1956. Zum Beispiel ist auch heute noch das Kerosin und das immer noch hoch verbleite Flugbenzin der Flugzeuge steuerfrei, während für den Treibstoff der Dieselloks der Eisenbahn Mineralölsteuer und Ökosteuer – wenn letztere auch nur mit einem ermäßigten Satz – entrichtet werden muss. Auch die Lkw-Maut in Höhe von 14,1 bis 28,8 Cent pro km (abhängig vom Schadstoffausstoß und der Achsenzahl des Lkw) deckt bei Weitem nicht die volkswirtschaftlichen Kosten des Lkw-Verkehrs und ist deutlich niedriger als die Trassengebühren, die für einen Güterzug zu entrichten sind und die im Netz der DB bis zu 9,42 Euro/km betragen können.

²⁶¹ Vgl. Stadtwerke Karlsruhe: Riedinger, Fritz: Bericht über eine Besprechung am Samstag, den 23. Juni 1956. Betr. Umbau und Modernisierung der Albtalbahn. Karlsruhe, 25. Juni 1956. Stadtarchiv Karlsruhe. 1/H-Reg. Abteilung A Nr. 529. Stadt Karlsruhe: 8 wirtschaftliche Unternehmen, 83 Kleinbahnen, 831 Albtalbahn. Erwerb durch die Stadt Karlsruhe.

²⁶² Vgl. Stadt Karlsruhe: Niederschrift über die Besprechung am Freitag, 25. Januar 1957. Karlsruhe, 30. Januar 1957. Stadtarchiv Karlsruhe: 1/H-Reg. Abteilung A. Nr. 529. Heft 3. Stadt Karlsruhe: 8 wirtschaftliche Unternehmen. 83 Kleinbahnen. 831 Albtalbahn. Erwerb durch die Stadt Karlsruhe. Stadtarchiv Karlsruhe.

²⁶³ Zitat ebd. S. 1.

Rest sei vom Land Baden-Württemberg aufzubringen. Die Verträge sollten dementsprechend abgefasst werden.²⁶⁴

Dem Karlsruher Gemeinderat wurden schließlich am 1. März 1957 die fünf folgenden seit Längerem bekannten Varianten zur Abstimmung vorgelegt. Dabei war Klotz von vornherein der Ansicht, dass nur das vor zwei Jahren zwischen Land und Stadt beschlossene Modell eine Mehrheit erhalten sollte.²⁶⁵

1. Umbau der der Strecke Ettlingen – Herrenalb auf Normalspur mit direkter Einführung im Bahnhof Ettlingen West ins Bundesbahn-Netz sowie Umbau der Strecke Karlsruhe – Rüppurr auf Normalspur mit Anschluss an das Karlsruher Straßennetz. Zwischen Rüppurr und Ettlingen sollte ein Busverkehr eingerichtet werden. Die Strecke Busenbach – Ittersbach bliebe eine Meterspur-Eisenbahn. (Diese Variante war wie erwähnt ursprünglich ein Vorschlag der „Arbeitsgemeinschaft Albgau“ und wurde weder von der Deutschen Bundesbahn noch vom Landkreis oder der Stadtverwaltung Karlsruhe unterstützt.)²⁶⁶
2. Renovierung der Meterspur-Eisenbahn (Vorschlag der DEBG). Von der Stadtverwaltung wurde dieser Vorschlag laut Protokoll folgendermaßen kommentiert: „Dieser Vorschlag ließe so viele Probleme ungelöst, daß er für die praktische Lösung nicht infrage kommen konnte.“²⁶⁷
3. Drei-Schienen-Bahn (Meter- und Regelspur) bis Rüppurr, mit zwei Stromsystemen, zwei parallelen Betriebsordnungen usw.; dieser Vorschlag wurde in der Gemeinderatsvorlage bereits dahingehend bewertet, dass die technischen Schwierigkeiten nicht lösbar seien.²⁶⁸
4. Vorschlag der Stadt Karlsruhe aus dem Jahr 1953: Straßennaher Ausbau bis Ettlingen mit Anschluss ans Karlsruher Straßennetz, umsteigen (Verkehrsbruch) zur Meterspur-Eisenbahn im Bahnhof Ettlingen Stadt. Die Gemeinderatsvorlage verwies darauf, dass dieser Vorschlag von den Landkreisen Calw und Karlsruhe sowie

²⁶⁴ Vgl. ebd. S. 7.

²⁶⁵ Vgl. Stadt Karlsruhe: Gemeinderatsvorlage zur Sitzung am 1. März 1957. Karlsruhe, 01. März 1957. S. 3 ff. Stadtarchiv Karlsruhe. H.-Reg A. Nr. 530. Heft 4. Stadt Karlsruhe: 8 wirtschaftliche Unternehmen. 83 Privatbahnen und Kleinbahn. 831 Albtalbahn-Verkehrsgesellschaft mbH. Erwerb durch die Stadt Karlsruhe.

²⁶⁶ Vgl. ebd. S. 3 ff.

²⁶⁷ Zitat ebd. S. 3 ff.

²⁶⁸ Vgl. ebd. S. 3 ff.

vom Innenministerium Baden-Württemberg (wegen des dann fehlenden Anschlusses an das DB Netz) abgelehnt wurde.

5. Umspurung der Strecke Karlsruhe – Herrenalb und Beibehaltung der Meterspur auf dem Streckenabschnitt Busenbach – Ittersbach. (Auf diesen Vorschlag hatten sich das Land Baden-Württemberg, die Stadt Karlsruhe, die beiden Landkreise und die Stadt Ettlingen wie dargestellt bereits 1955 geeinigt – was in der Gemeinderatsvorlage allerdings nicht erwähnt wurde –, und auf dieser Basis waren auch die Finanzierungspläne erstellt worden.)²⁶⁹

Weiterhin wurde dem Gemeinderat unterbreitet, dass der Betrieb der Albtalbahn in einer GmbH weitergeführt werden müsse. Auf Vorschlag des Landes Baden-Württemberg solle die Stadt Karlsruhe alleiniger Gesellschafter der GmbH sein, da die DEBG sich am Umbau nicht beteiligen wolle. Das Land würde die 1956 gekaufte Strecke zum symbolischen Preis von 1 DM an die Stadt übergeben. Die Landkreise Calw und Karlsruhe sowie die Stadt Ettlingen würden sich mit Darlehen an den Umbaukosten beteiligen, außerdem erhalte die neue Gesellschaft „AVG“ Zuschüsse vom Land Baden-Württemberg und der Stadt Karlsruhe.²⁷⁰

Schließlich wurde dem Gemeinderat folgender Beschluss zur Abstimmung unterbreitet: „Der Gemeinderat der Stadt Karlsruhe genehmigt den anliegenden Vertrag zwischen dem Land Baden-Württemberg und der Stadt Karlsruhe.“²⁷¹

In der Gemeinderatssitzung ergriff laut Protokoll vom 15. März 1957 Oberbürgermeister Klotz das Wort zu Albtalbahn: „(...) Die ganze Bedeutung dieser Bahn für Karlsruhe und vor allem den Verkehrsbruch an der Ebertstraße erkenne man daran, (...) daß am Albtalbahnhof jährlich mehr Menschen ‚umgeschlagen‘ würden, wie im Karlsruher Hauptbahnhof. Im Karlsruher Hauptbahnhof seien es 5,5 Millionen, im Albtalbahnhof 6,5 Millionen, die gezählt worden seien. Daraus möge das Haus die Wichtigkeit der Bemühungen erkennen, diesen Verkehrsbruch zu beseitigen.“²⁷²

²⁶⁹ Vgl. ebd. S. 3 ff.

²⁷⁰ Vgl. ebd. S. 7.

Diese Darlehen wurden später ebenfalls in nicht rückzahlbare Zuschüsse umgewandelt.

²⁷¹ Zitat ebd. S. 8.

²⁷² Zitat Stadt Karlsruhe: Niederschrift über die 9. Sitzung des Gemeinderates am Freitag den 1. März 1957. Karlsruhe, 15. März 1957. Punkt 6 der Tagesordnung: Umgestaltung der Albtalbahn. S. 6. Stadtarchiv Karlsruhe: Stadt Karlsruhe. H.-Reg A. Nr. 530. Heft 4. Stadt Karlsruhe: 8 wirtschaftliche Unternehmen. 83 Privatbahnen und Kleinbahn. 831 Albtalbahnen-Verkehrsgesellschaft mbH. Erwerb durch die Stadt Karlsruhe.

Laut Protokoll führte Klotz in dieser Sitzung später aus, das „Entscheidende sei, daß diese Modernisierung der Bahn eine Notwendigkeit sei.“²⁷³ Außerdem stellte er das Argument der Umsteigefreiheit heraus: „Jetzt gehe es darum, daß man in drei Jahren soweit sei, von der Kaiserstraße, also von der Hauptpost oder vom Marktplatz aus bis auf die Höhen des Schwarzwaldes nach Herrenalb fahren zu können. Das werde eine Verkehrsverbindung sein, um die Karlsruhe auch von anderen Großstädten beneidet werde.“²⁷⁴

Auf Nachfrage des Stadtrats Gutmann antwortete Klotz zum „Problem der Hardtgemeinden“ laut Protokoll: „Hier seien aber die Konzessionen an Bundesbahn und Bundespost vergeben.“²⁷⁵ Er war deswegen pessimistisch und vertrat die Meinung, dass man auf diesen Strecken die Stadt nicht fahren lassen werde.²⁷⁶ Er ergänzte jedoch: „Außerdem seien die Hardtgemeinden nicht auf die Stadtverwaltung zugekommen. Wenn dieser Fall eintrete, werde man mit ihnen sprechen, wie man mit Forchheim verhandle, das auch bedient werde, obwohl es fraglich wäre, ob man hier eine Konzession gegenüber der Bundesbahn und der Bundespost bekomme.“²⁷⁷

Um die Alternativlosigkeit zu verdeutlichen, verkündete Klotz, dass „der Staat“ gesagt habe: „Wenn du die Bahn willst, dann nur mit Haut und Haaren, bis Herrenalb.“²⁷⁸

Letztendlich entschied sich auch der Gemeinderat mit großer Mehrheit für die Variante fünf der Vorschläge, d. h. für die Umspurung der Strecke Karlsruhe – Herrenalb und Beibehaltung der Meterspur auf dem Streckenabschnitt Busenbach – Ittersbach.²⁷⁹

²⁷³ Zitat ebd. S. 10.

²⁷⁴ Zitat ebd. S. 10.

Erneut eine geradezu prophetische Aussage von Oberbürgermeister Klotz. In der Tat kamen (und kommen bis heute) aus aller Welt (Fach-)Besucherguppen nach Karlsruhe, um sich an Ort und Stelle von den Vorteilen der trotz des Systemwechsels Straßenbahn-Eisenbahn nicht vorhandenen Verkehrsbrüche und der Umsteigefreiheit zu überzeugen, anfangs ausschließlich auf der Albtalbahn, später dann auf der Hardtbahn und seit 1992 vor allem auf den Bundesbahnstrecken.

²⁷⁵ Zitat Stadt Karlsruhe: Niederschrift über die 9. Sitzung des Gemeinderates am Freitag den 1. März 1957. Karlsruhe, 15. März 1957. Punkt 6 der Tagesordnung: Umgestaltung der Albtalbahn. S. 16. Stadtarchiv Karlsruhe. H.-Reg A. Nr. 530. Heft 4. Stadt Karlsruhe: 8 wirtschaftliche Unternehmen. 83 Privatbahnen und Kleinbahn. 831 Albtalbahn-Verkehrsgesellschaft mbH. Erwerb durch die Stadt Karlsruhe.

²⁷⁶ Vgl. ebd. S. 16.

²⁷⁷ Vgl. ebd. S. 16.

²⁷⁸ Zitat ebd. S. 16.

²⁷⁹ Vgl. ebd. S. 19.

3.1.10 Warum die Stadt Karlsruhe alleiniger Gesellschafter der AVG blieb

In den folgenden Wochen wurden weitere Gespräche vor allem über die Beteiligung des Landkreises Karlsruhe an der GmbH und am Umbau geführt. So schlug der Langensteinbacher Bürgermeister Ried in einem Brief an die Stadtverwaltung Karlsruhe und die Stadtwerke Karlsruhe vor, die Schienen aus der Trasse Busenbach – Ittersbach herauszureißen, die Strecke zu asphaltierten und anschließend mit O-Bussen zu befahren. Das Landratsamt Karlsruhe sprach sich wegen der zu geringen Spitzen-Kapazität einer O-Bus-Lösung gegen diesen Vorschlag aus.²⁸⁰

In der Sitzung am 25. Januar 1957 im Finanzministerium in Stuttgart hatte der Landrat des Landkreises Calw, Dr. Wanner, erklärt, dass er es für völlig ausgeschlossen halte, sich mit einem so hohen Betrag [183.000 DM] an dem Projekt zu beteiligen.²⁸¹ „In der Hauptsache beschränke sich das Interesse des Landkreises Calw doch auf Herrenalb. Die kleineren Orte, Dobel usw. werden von der Modernisierung der Albtalbahn nicht viel profitieren können. Außerdem sei noch die Strecke Busenbach – Ittersbach dabei, die den Landkreis Calw überhaupt nicht berühre.“²⁸² Er erklärte jedoch grundsätzlich auch, dass der Landkreis Calw nicht beiseite stehen wolle. Auf Nachfrage erklärte er, dass er lediglich ermächtigt sei, als Beitrag des Landkreises Calw höchstens 50.000 DM zu nennen.²⁸³

Am 13. März 1957 fand ein Gespräch zwischen Generaldirektor Möhrle und Stadtsyndikus Gut beim Landkreis Calw mit Kreisamtsrat Sternbacher statt. Sternbacher teilte mit, dass der Kreistag des Landkreises Calw am 4. Februar 1957 beschlossen habe, sich mit 50.000 DM an der AVG zu beteiligen.²⁸⁴ Der Kreisrat habe den Plan, „sich nur mit einem Darlehen von 50.000 DM zu beteiligen, von sich gewiesen. Weil der Endpunkt der Albtalbahn sich im Kreis befinde, müsse sich der Kreis unmittelbar an der Gesellschaft als Gesellschafter beteiligen,

²⁸⁰ Vgl. Landratsamt Karlsruhe: Brief an Stadt Karlsruhe Dezernat 1 über 4 bzw. Stadtwerke Karlsruhe. Karlsruhe, 6. März 1957 Stadtarchiv Karlsruhe. H.-Reg A. Nr. 530. Heft 4. Stadt Karlsruhe: 8 wirtschaftliche Unternehmen. 83 Privatbahnen und Kleinbahn. 831 Albtalbahn-Verkehrsgesellschaft mbH. Erwerb durch die Stadt Karlsruhe.

²⁸¹ Vgl. Stadt Karlsruhe: Niederschrift über die Besprechung am Freitag, 25. Januar 1957. Karlsruhe, 30. Januar 1957. S 3 f. Stadtarchiv Karlsruhe: 1/H-Reg. Abteilung A. Nr. 529. Heft 3. Stadt Karlsruhe: 8 wirtschaftliche Unternehmen. 83 Kleinbahnen. 831 Albtalbahn. Erwerb durch die Stadt Karlsruhe. Stadtarchiv Karlsruhe.

²⁸² Zitat ebd. S. 3 f.

²⁸³ Vgl. ebd. S. 3 f.

²⁸⁴ Vgl. Stadt Karlsruhe: Aktenvermerk vom 15. März 1957, Zeichen Gu/W. Stadtarchiv Karlsruhe: H.-Reg A. Nr. 530. Heft 4. Stadt Karlsruhe: 8 wirtschaftliche Unternehmen. 83 Privatbahnen und Kleinbahn. 831 Albtalbahn-Verkehrsgesellschaft mbH. Erwerb durch die Stadt Karlsruhe.

und zwar nicht nur mit 50.000 DM.²⁸⁵ „Demgegenüber wurde die Auffassung der Stadt Karlsruhe klargemacht, daß die Stadt kein Interesse daran habe, einen Gesellschafter in der neuen Gesellschaft neben sich zu haben, der nur einen Stimmenanteil von 50.000 DM besitze. Dagegen sei die Stadt Karlsruhe durchaus bereit, dem Landkreis Calw einen Platz in der Gesellschaft einzuräumen, wenn dieser sich mit etwa 500.000 DM am Startkapital beteilige.“²⁸⁶ Sternbacher wollte dies dem Kreisrat am 14. März 1957 vortragen. Offenbar waren 500.000 DM dem Kreisrat dann aber doch zu viel, man glaubte so viel Geld nicht aufbringen zu können. Bis heute ist der Landkreis Calw kein Gesellschafter der AVG.

Ähnlich war die Situation im Fall des Landkreises Karlsruhe. Allerdings war es hier der Landrat Josef Groß, der eine Beteiligung an der AVG ablehnte.²⁸⁷ In der Sitzung vom 25. Januar 1957 im Finanzministerium in Stuttgart stellte der Karlsruher Bürgermeister Gurk die Frage, „ob der Landkreis bereit sei, mit der Stadt zu gehen.“ Groß antwortete laut Protokoll: „(...) der Landkreis möchte aus der Defizithaftung ausscheiden. Er wisse nicht, ob sich der Kreisrat dagegenstelle, wenn der Kreis Gesellschafter der GmbH werden solle. Er möchte glauben, dass der Kreisrat, wenn er nur ein Darlehen zu geben habe, leichter zustimme.“²⁸⁸

Das Protokoll verzeichnet weiterhin, dass Klotz und Gurk „gleichzeitig“ ausgerufen hätten:²⁸⁹ „Wir gehen also davon aus, daß die drei Partner nicht Gesellschafter werden wollen, die Gesellschaft demnach nur einem Gesellschafter überlassen bleibt.“²⁹⁰

Diese Äußerung verdeutlicht, dass Klotz und Gurk die Folgen klar waren: Es war nicht damit zu rechnen, dass der Kreistag sich gegen den Willen des Landrats für eine Beteiligung an der AVG entscheiden würde. Klotz und Gurk orientierten sich an den Verhältnissen im Gemeinderat Karlsruhe und gingen davon aus, dass sich der Kreistag im Sinne des Landrats entscheiden würde.

Das tat der Kreistag. In seiner Sitzung am 9. Februar 1957 hatte der Kreistag über den ihm vorgelegten Vertrag bezüglich der Albtalbahn zu befinden, der keine Beteiligung vorsah,

²⁸⁵ Zitat ebd.

²⁸⁶ Zitat ebd.

²⁸⁷ Vgl. Stadt Karlsruhe: Niederschrift über die Besprechung am Freitag, 25. Januar 1957. Karlsruhe, 30. Januar 1957, S. 10. Stadtarchiv Karlsruhe: 1/H-Reg. Abteilung A. Nr. 529. Heft 3. Stadt Karlsruhe: 8 wirtschaftliche Unternehmen. 83 Kleinbahnen. 831 Albtalbahn. Erwerb durch die Stadt Karlsruhe. Stadtarchiv Karlsruhe.

²⁸⁸ Zitat ebd. S. 10.

²⁸⁹ Vgl. ebd. S. 10.

²⁹⁰ Zitat ebd. S. 10.

sondern nur die Vergabe von Darlehen. Die Vorlage des Kreisrats für die Kreistagssitzung des Landkreises empfahl, „von einem Beitritt des Landkreises Karlsruhe als Gesellschafter der zu gründenden GmbH abzusehen“.²⁹¹

In der Aussprache äußerte der Kreisverordnete Blau (CDU) die Auffassung, „daß es nicht zweckmäßig ist, daß wir uns als Gesellschafter beteiligen“, dennoch forderte er, „daß wir für immer einen Sitz im Aufsichtsrat haben müssen.“²⁹² Diesen letzten Punkt als Vertragsbestandteil im Gesellschaftsvertrag eintragen zu lassen, sah Landrat Groß als „schwer zu erreichen“²⁹³ an, „denn dies hängt sehr von der Zustimmung des Partners ab.“²⁹⁴

Des Weiteren wurde in dieser Sitzung beschlossen, dass die finanziellen Mittel zum Umbau der Albtalbahn nur als Darlehen und nicht als Zuschuss gewährt werden sollten.²⁹⁵ Außerdem forderten einige Redner, dass man auch die Strecke Busenbach – Ittersbach sofort modernisieren und auf Normalspur umbauen solle.²⁹⁶

Warum nun aber beteiligte sich der Landkreis Karlsruhe nicht an der AVG? Dafür sind letztendlich zwei Gründe verantwortlich: Der Landrat und die Verwaltung scheuten das wirtschaftliche Risiko, sich an der bis dahin stets defizitären Eisenbahn zu beteiligen und möglicherweise auf unabsehbare Zeit Defizite tragen zu müssen.²⁹⁷ Dazu kam, dass die Bevölkerung und auch die Bürgermeister und Verwaltungen der Gemeinden im Landkreis Karlsruhe, die nicht im Einzugsgebiet der Albtalbahn lagen, etwa Blankenloch oder

²⁹¹ Zitat Landratsamt Karlsruhe: Niederschrift über die neunte Sitzung des Kreistages am 9. Februar 1957 im Kantinensaal des Landratsamtes Karlsruhe. S. 5. Archiv des Landkreises Karlsruhe: Akte Kreistagssitzungen. Band 1957.

²⁹² Zitat ebd. S. 8.

²⁹³ Zitat ebd. S. 11.

²⁹⁴ Zitat ebd. S. 11.

Jedoch haben der Landkreis Karlsruhe und Stadt Ettlingen seit der Gründung der AVG bis heute einen Sitz im Aufsichtsrat der AVG inne, obwohl das nicht im Gesellschaftsvertrag „für immer“ festgeschrieben ist.

²⁹⁵ Vgl. Landratsamt Karlsruhe: Niederschrift über die neunte Sitzung des Kreistages am 9. Februar 1957 im Kantinensaal des Landratsamtes Karlsruhe. S. 15. Archiv des Landkreises Karlsruhe: Akte Kreistagssitzungen. Band 1957.

Später jedoch wurden diese Darlehen in nicht rückzahlbare Zuschüsse umgewandelt.

²⁹⁶ Vgl. Landratsamt Karlsruhe: Niederschrift über die neunte Sitzung des Kreistages am 9. Februar 1957 im Kantinensaal des Landratsamtes Karlsruhe. S. 15. Archiv des Landkreises Karlsruhe: Akte Kreistagssitzungen. Band 1957.

²⁹⁷ Interview mit Rupert Bruder am 15. Juli 2012.

Weingarten, keinerlei Interesse an der Bahn hatten, erst recht nicht an einer eventuellen Übernahme eines Betriebsdefizits.²⁹⁸

In einem Schreiben teilte der Landkreis Karlsruhe der Stadt Karlsruhe am 15. Februar 1957 auch formell mit, dass der Kreis sich endgültig gegen eine Beteiligung entschieden habe²⁹⁹ und dass der Kreistag bedauere, „im Hinblick auf die angespannte finanzielle Situation des Landkreises Karlsruhe nicht einen höheren Anteil zu dem Gesamtaufwand dieses Projekts beisteuern zu können.“³⁰⁰

Erneut wurden in diesem Schreiben die Forderungen erhoben, den Streckenabschnitt Karlsruhe – Ettlingen sofort, d. h. in einem Bauabschnitt, und auch die Strecke Busenbach – Ittersbach auf Normalspur umzubauen.³⁰¹

Darüber hinaus wurde im Anhang der Beschluss bekräftigt, der Stadt Karlsruhe für den Umbau der Albtalbahn ein Darlehen von 400.000 DM zu gewähren.³⁰²

Am 2. März 1957 wurde der Vertrag zwischen dem Land Baden-Württemberg, den Städten Karlsruhe und Ettlingen und den Landkreisen Karlsruhe und Calw unterzeichnet.

In diesem Vertrag vereinbarten die Unterzeichner im Wesentlichen, dass

- das Land 5,5 Mio. DM, der Landkreis Karlsruhe und die Stadt Ettlingen zusammen 600.000 DM und der Landkreis Calw 50.000 DM für die Umgestaltung und Modernisierung der Albtalbahn zur Verfügung stellen werden,
- die Stadt Karlsruhe eine GmbH gründet,
- die Stadt Karlsruhe die Gesellschaft mit einem Stammkapital von mindestens 2,5 Mio. DM ausstattet,

²⁹⁸ So stellte es zumindest der Karlsruher Oberbürgermeister Klotz in der entscheidenden Gemeinderatssitzung am 1. März 1957 dar.

Vgl. Stadt Karlsruhe: Niederschrift über die 9. Sitzung des Gemeinderates am Freitag den 1. März 1957. Karlsruhe, 15. März 1957. Punkt 6 der Tagesordnung: Umgestaltung der Albtalbahn. S. 11 bis 12. Stadtarchiv Karlsruhe. H.-Reg A. Nr. 530. Heft 4. Stadt Karlsruhe: 8 wirtschaftliche Unternehmen. 83 Privatbahnen und Kleinbahn. 831 Albtalbahn-Verkehrsgesellschaft mbH. Erwerb durch die Stadt Karlsruhe.

²⁹⁹ Vgl. Landratsamt Karlsruhe: Haupt- und Finanzverwaltung: Brief an die Stadt Karlsruhe. Betreff: Umgestaltung und Modernisierung der Albtalbahn. Karlsruhe, 15. Februar 1957. S. 1. Stadtarchiv Karlsruhe: 1/H-Reg. Abteilung A. Nr. 529. Heft 3. Stadt Karlsruhe: 8 wirtschaftliche Unternehmen. 83 Kleinbahnen. 831 Albtalbahn. Erwerb durch die Stadt Karlsruhe. Stadtarchiv Karlsruhe.

³⁰⁰ Zitat ebd. S. 1.

³⁰¹ Vgl. ebd. S. 1.

³⁰² Vgl. ebd. Anhang.

- die Stadt Karlsruhe insgesamt mindestens 4,7 Mio. DM zur Verfügung stellt,
- das Land die Albtalbahn kauft und der Stadt für 1 DM übergibt,³⁰³
- das Land sich bemühen wird, 733.000 DM Bundesdarlehen gemäß Verkehrsfinanzgesetz „zu vermitteln“.³⁰⁴

Außerdem wurde in § 12 festgelegt: „Für die Strecke Karlsruhe – Ettlingen Stadt wird auf Antrag von der Aufsichtsbehörde [in diesem Fall das Innenministerium Baden-Württemberg] ein straßenbahnähnlicher Betrieb genehmigt werden.“³⁰⁵

Diese Regelung war und ist bis heute eine der wichtigsten im Betrieb der Albtalbahn. Dadurch wird zwischen dem Karlsruher Albtalbahnhof und etwa der Stadtgrenze von Karlsruhe – die Autobahn A 5 (zwischen dem Bahnhof Rüppurr Battstraße und dem Haltepunkt Ettlingen Neuwiesenreben) – in einer Mischung aus Straßenbahn und Eisenbahn gefahren. Wie bei der Straßenbahn wird auf Sicht gefahren, und die Lichtraumprofile wie auch die Lichtsignale entsprechen denen der BOStrab. Der Status als Eisenbahn andererseits führt dazu, dass die Züge anders als bei der Straßenbahn immer Vorrang vor dem Individualverkehr haben. Die Ausgleichszahlungen für die Schülerbeförderung werden nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG) geregelt, und auch ansonsten gelten das AEG und auch die Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung (EIBV).

3.1.11 1957 – Die Gründung der AVG

Die Badischen Neuesten Nachrichten berichteten am 4. März 1957 erleichtert über die bevorstehende Gründung der AVG mit dem Titel: „Was lange währt ...“, um fortzufahren: „„Schwierige Männerhände“ können nun an die Arbeit gehen. Nach dreieinhalb Jahren Reden und Schreiben wurde am Samstag der Albtalbahn-Vertrag unterzeichnet.“³⁰⁶

Im April 1957 wurde die AVG gegründet. Am 18. April 1957 übersandte der zuständige Notar den Entwurf einer Urkunde: Die Stadt Karlsruhe verwendete den in ihrem Eigentum

³⁰³ Vgl. Vertrag zwischen der Stadt Karlsruhe, dem Landkreis Karlsruhe, der Stadt Ettlingen, dem Landkreis Calw, dem Land Baden-Württemberg – vertreten durch das Innenministerium und das Finanzministerium über die Umgestaltung und Modernisierung der Albtalbahn. Karlsruhe, 2. März 1957. AVG Vertragsarchiv lfd. Nummer 1.775; Aktenzeichen 100/4.

³⁰⁴ Vgl. und Zitat: ebd.

³⁰⁵ Vgl. ebd.

³⁰⁶ Zitat BNN: „„Schwierige Männerhände“ können nun an die Arbeit gehen. Nach dreieinhalb Jahren Reden und Schreiben wurde am Samstag der Albtalbahn-Vertrag unterzeichnet“ Karlsruhe, 04. März 1957. Stadtarchiv Karlsruhe. H.-Reg A. Nr. 530. Heft 4. Stadt Karlsruhe: 8 wirtschaftliche Unternehmen. 83 Privatbahnen und Kleinbahn. 831 Albtalbahn-Verkehrsgesellschaft mbH. Erwerb durch die Stadt Karlsruhe.

befindlichen Mantel der Firma Badisch-Pfälzische Flugzeugreparaturwerft GmbH, Karlsruhe, die mit einem Stammkapital von 50.000 DM ausgestattet war, und taufte die GmbH in Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH um. Anschließend wurde eine Stammkapitalerhöhung auf 2,5 Millionen DM durchgeführt. Es war nur der bisherige Gesellschafter, die Stadt Karlsruhe, zugelassen.³⁰⁷ „Gegenstand der Unternehmung soll nunmehr sein: Bau und Betrieb von Verkehrsunternehmen nach und im Albtal und Umgebung in Verbindung mit den Verkehrsbetrieben der Stadt Karlsruhe.“³⁰⁸

Die Lösung mit einem schon vorhandenen Mantel musste gewählt werden, da es damals im Gegensatz zu heute nicht gestattet war, eine GmbH mit nur einem Gesellschafter zu gründen. Es wurde also der vorhandene Mantel benutzt, und die Stadt Karlsruhe fungierte als drei Gesellschafter gleichzeitig.³⁰⁹ Alternativ hatte man überlegt, eine neue GmbH zu gründen, in der beispielsweise die damals noch selbstständige Turmbergbahn AG als weiterer Gründungs-Gesellschafter fungiert hätte.³¹⁰

3.1.12 Beginn der Bauarbeiten auf der Talstrecke Karlsruhe - Herrenalb

Doch zunächst einmal musste der Beginn der Bauarbeiten, wie der Karlsruher Stadtkämmerer Dr. Zimmermann dem Gemeinderat ohne Angabe von Gründen berichtete, um einige Monate verschoben werden³¹¹ – was bei der Bevölkerung zu erheblichen Unmut führte und der AVG zunächst den Spitznamen „Altes verlottertes Glump“³¹² einbrachte, aber dann ging es doch relativ schnell. So berichtete die Badische Volkszeitung in ihrer Ausgabe vom 24. Dezember

³⁰⁷ Vgl. Notar Dr. Hermann Kessler, Karlsruhe, Stabelstraße 10: Öffentliche Urkunde über Satzungsänderungen der Firma Badisch Pfälzische Flugzeugreparaturwerft GmbH, Karlsruhe . Urk. Rolle Nr. 233 / 57. 1957. Karlsruhe, 17. April 1957. Stadtarchiv Karlsruhe. H.-Reg A. Nr. 530. Heft 4. Stadt Karlsruhe: 8 wirtschaftliche Unternehmen. 83 Privatbahnen und Kleinbahn. 831 Albtalbahn-Verkehrsgesellschaft mbH. Erwerb durch die Stadt Karlsruhe.

³⁰⁸ Zitat ebd.

³⁰⁹ Vgl. ebd.

³¹⁰ Vgl. Stadt Karlsruhe, Dezernat IV: Aktenvermerk: Umgestaltung der Albtalbahn. Karlsruhe, 21. Februar 1957. Stadtarchiv Karlsruhe: „Erwerb der Albtalbahn durch die Stadt Karlsruhe“ 1/H Reg - 8- Hauptreg. / 8 wirtschaftliche Unternehmungen allgemein. Akte A 529. Heft 3.

³¹¹ Vgl. Stadt Karlsruhe: Niederschrift der Sitzung des Gemeinderats der Stadt Karlsruhe vom 25. April 1957. Punkt 18: Vortrag des Stadtkämmerers Dr. Zimmermann. Karlsruhe, 26. April 1957. Stadtarchiv Karlsruhe. H.-Reg A. Nr. 530. Heft 4. Stadt Karlsruhe: 8 wirtschaftliche Unternehmen. 83 Privatbahnen und Kleinbahn. 831 Albtalbahn-Verkehrsgesellschaft mbH. Erwerb durch die Stadt Karlsruhe.

³¹² Zitiert nach Bindewald, Klaus: Die Albtalbahn. Geschichte mit Zukunft. Von der Schmalspurbahn zur modernen Stadtbahn. Ubstadt-Weiher 1998. S. 75.

1957 beispielsweise: „Umbau der Albtalbahn termingerecht. Jungfernfahrt nach Rüppurr Süd zum Frühlingsanfang.“³¹³

Am 18. April 1958 wurde der erste Bauabschnitt vom Albtalbahnhof bis zur Battstraße in Rüppurr planmäßig in Betrieb genommen.³¹⁴ Jedoch waren die von der AVG bestellten Fahrzeuge noch nicht geliefert worden, sodass stattdessen VBK-Fahrzeuge die Eröffnungsfahrt – der offizielle Eröffnungszug bestand aus zwei zusammengekuppelten vierachsigen EP-Großraumwagen der VBK³¹⁵ – und für ein knappes Jahr auch den Betrieb übernehmen mussten.³¹⁶ Am 31. Mai 1958 wurde der zweigleisige Betrieb bis Rüppurr aufgenommen, womit der gewünschte Zehn-Minuten-Takt angeboten werden konnte.³¹⁷

Ab dem Tag der Eröffnung bis zur Gründung des KVV 1994 trug die Linie die Bezeichnung „A“ und fuhr von Rüppurr über den Albtalbahnhof, dann zur damaligen Haltestelle Hauptpost (heute Europaplatz), dem Marktplatz und zurück zum Albtalbahnhof.³¹⁸

Am 15. Mai 1959 wurde die heutige Haltestelle Ettlingen Albgaubad mit einer Wendeschleife ausgestattet und neuer Endpunkt der Linie „A“.³¹⁹ Ab diesem Zeitpunkt befand sich der Verkehrsbruch für einige Jahre am einige hundert Meter nördlich der Wendeschleife im Zentrum Ettlingens gelegenen Bahnhof Ettlingen Stadt, d. h. hier war die Umsteigestelle von

³¹³ Zitat Badische Volkszeitung: „Umbau der Albtalbahn termingerecht. Jungfernfahrt nach Rüppurr-Süd zum Frühlingsanfang.“ Karlsruhe, 24. Dezember 1957. Stadtarchiv Karlsruhe. H.-Reg A. Nr. 530. Heft 4. Stadt Karlsruhe: 8 wirtschaftliche Unternehmen. 83 Privatbahnen und Kleinbahn. 831 Albtalbahn-Verkehrsgesellschaft mbH. Erwerb durch die Stadt Karlsruhe.

³¹⁴ Vgl. Bindewald, Klaus: Die Albtalbahn. Geschichte mit Zukunft. Von der Schmalspurbahn zur modernen Stadtbahn. Ubstadt-Weiher 1998. S. 76.

³¹⁵ Vgl. SWR – Sendereihe Eisenbahnromantik: Unschlagbar – der Nahverkehrshit von Karlsruhe. Ein Film von Hagen von Ortloff und Harald Kirchner. Redaktion: Hagen von Ortloff. Leitung der Sendung: Peter Latzel. Baden-Baden / SWR 2002. Minute 13 f.

³¹⁶ Vgl. Bindewald, Klaus: Die Albtalbahn. Geschichte mit Zukunft. Von der Schmalspurbahn zur modernen Stadtbahn. Ubstadt-Weiher 1998. S. 79 bis 80.

Dabei wurden vorwiegend die vierachsigen Großraumwagen mit einem zweiachsigen Anhänger, aber auch zweiachsige Straßenbahnantriebwagen mit je zwei zweiachsigen Anhängern eingesetzt. Zumindest wenn man im ersten Jahr in einen dieser Züge geriet, hielt sich der Fortschritt doch sehr in Grenzen, denn diese Wagen aus den 20er und 30er Jahren erreichten zum Beispiel eine Höchstgeschwindigkeit von lediglich 40 km/h.

Vgl. Bindewald, Klaus: Die Albtalbahn. Geschichte mit Zukunft. Von der Schmalspurbahn zur modernen Stadtbahn. Ubstadt-Weiher 1998. Bilder S. 80 und 82.

³¹⁷ Vgl. Bindewald, Klaus: die Albtal-Verkehrs-Gesellschaft. Weltweit vorbildliches Nahverkehrssystem. Heidelberg – Ubstadt-Weiher – Basel 2007. S. 19 f.

Bis zu diesem Zeitpunkt konnte trotz des Umbaus und der neueren Fahrzeuge nur im 15-Minuten-Takt auf dem Streckenabschnitt gefahren werden.

³¹⁸ Vgl. Bindewald, Klaus: Die Albtal-Verkehrs-Gesellschaft. Weltweit vorbildliches Nahverkehrssystem. Heidelberg – Ubstadt-Weiher – Basel 2007. S. 20.

³¹⁹ Vgl. Iffländer, Helmut: Die Albtalbahn. Von der Bimmelbahn zum modernen Nahverkehrsbetrieb. München 1987. S. 135.

der normalspurigen Straßenbahn³²⁰ auf die noch verkehrenden Schmalspurzüge Richtung Ittersbach bzw. Herrenalb.³²¹

Die ursprünglichen Planungen waren 1958 jedoch kurzfristig noch einmal geändert worden. Im Interesse eines störungsfreieren und nicht so verspätungsanfälligen Betriebs hatte man sich nun doch entschlossen, die Strecke bis Ettlingen durchgehend zweigleisig auszubauen und auf den eingleisigen Abschnitt zwischen der Autobahn und dem Haltepunkt „Ettlingen Exerzierplatz“ – dem heutigen Haltepunkt Ettlingen Wasen – zu verzichten.³²²

Am 15. April 1960 wurde der Abschnitt Ettlingen – Busenbach in Betrieb genommen, und bereits vier Wochen später, am 12. Mai 1960 wurden mit der Inbetriebnahme des Abschnitts Busenbach – Etzenrot die Arbeiten am dritten Bauabschnitt abgeschlossen.³²³

Die Fertigstellung des vierten Bauabschnitts, Etzenrot – Marxzell, erfolgte am 12. Dezember 1960, und am 1. September 1961 wurde nach Abschluss der Arbeiten am fünften Bauabschnitt der Streckenabschnitt Etzenrot – Herrenalb eingeweiht und dem Betrieb übergeben.³²⁴

Somit war die gesamte sogenannte „Talstrecke“ Karlsruhe – Herrenalb umgespurt und umgebaut. Lediglich der Umbau des Bahnhofgebäudes Herrenalb verzögerte sich aufgrund einiger Differenzen zwischen der Stadt Herrenalb und der AVG.³²⁵

3.2 Der Seitenast Busenbach – Langensteinbach – Ittersbach

3.2.1 Zunächst nur bis Langensteinbach

Einige Redner hatten in der Kreistagssitzung am 9. Februar 1957, in der über die Annahme des Vertrags zur Umgestaltung der Albthalbahn entschieden worden war, gefordert, man solle

³²⁰ Vgl. Bindewald, Klaus: Die Albthalbahn. Geschichte mit Zukunft. Von der Schmalspurbahn zur modernen Stadtbahn. Ubstadt-Weiher 1998. Bild S. 82.

³²¹ Vgl. Bindewald, Klaus: Die Albthal-Verkehrs-Gesellschaft. Weltweit vorbildliches Nahverkehrssystem. Heidelberg – Ubstadt-Weiher – Basel 2007. S. 21 f.

³²² Vgl. Bindewald, Klaus: Die Albthalbahn. Geschichte mit Zukunft. Von der Schmalspurbahn zur modernen Stadtbahn. Ubstadt-Weiher 1998. S. 81.

³²³ Vgl. Iffländer, Helmut: Die Albthalbahn. Von der Bimmelbahn zum modernen Nahverkehrsbetrieb. München 1987. S. 135.

³²⁴ Vgl. ebd.

³²⁵ Vgl. Protokolle der Aufsichtsratssitzungen der 13. Aufsichtsratssitzung am 19. Juli 1961, und der 14. Aufsichtsratssitzung am 08. Dezember 1961. AVG-Registratur. Aktenzeichen 101/5 b. Protokolle der Aufsichtsratssitzungen.

auch die Strecke Busenbach – Ittersbach sofort modernisieren und auf Normalspur umbauen.³²⁶

Auch mit dem Abschluss des Vertrags und den damit getroffenen Regelungen, unter Inkaufnahme eines Verkehrsbruchs in Busenbach die Talstrecke Karlsruhe – Ettlingen – Herrenalb auf Regelspur umzubauen und die Seitenstrecke von Busenbach nach Ittersbach nach einer Renovierung als Schmalspurbahn weiterzubetreiben, endeten die Diskussionen über den Streckenabschnitt Busenbach – Ittersbach nicht.

Auf einer Kreisratssitzung des Landkreises Karlsruhe am 30. November 1961 in Linkenheim forderte der Langensteinbacher Bürgermeister Karl Ried, man „dürfe (...) den Ausbau der Strecke von Busenbach nach Ittersbach nicht vergessen.“³²⁷ Auch seien die „altertümlichen Wagen und Lokomotiven (...) keine Empfehlung für die Albtabahn.“³²⁸ Der Ettlinger Bürgermeister Rimmelspacher stimmte als Sprecher der SPD-Fraktion zu und verlangte die Beseitigung des Verkehrsbruchs in Busenbach. Landrat Groß jedoch war eher skeptisch und verwies auf die Kosten einer Modernisierung und darauf, dass der Landkreis die notwendigen Mittel zur Verkehrsverbesserung nicht alleine aufbringen könne. Dass das Land Baden-Württemberg und die Stadt Karlsruhe das Vorhaben zum damaligen Zeitpunkt unterstützen würden, bezweifelte er.³²⁹

1962 war der untere Teil der Strecke zwischen Busenbach und Langensteinbach, etwa zwei Drittel der Gesamtstrecke, notdürftig überholt und wieder instand gesetzt worden. Auf dem nicht renovierten Teil zwischen Langensteinbach und Ittersbach entgleisten im Juli 1962 jedoch zwei Züge, wodurch die Diskussion intensiviert wurde.³³⁰

Daher beschäftigte sich auch der Aufsichtsrat der AVG in seiner Sitzung am 12. Juli 1962 wieder mit der Strecke. Die rund 13 km lange Strecke wurde mit elektrischen Fahrzeugen befahren, die Fahrstrom mit einer Frequenz von 25 Hz benötigten und die aus dem Altbestand der Albtabahn übernommen worden waren. In einem Aktenvermerk, verfasst von dem Mitglied der Geschäftsleitung Riedinger, wurde berichtet, dass ursprünglich noch eine

³²⁶ Vgl. Landratsamt Karlsruhe: Niederschrift über die neunte Sitzung des Kreistages am 9. Februar 1957 in Kantinensaal des Landratsamtes Karlsruhe. S. 15. Archiv des Landkreises Karlsruhe: Akte Kreistagssitzungen. Band 1957.

³²⁷ Zitat BNN: „Die Strecke nach Ittersbach nicht vergessen. Kreisrat für restliche Modernisierung der Albtabahn.“ Karlsruhe, 01. Dezember 1961. AVG-Registatur. Aktenzeichen 377.2, VI. BA – Planung für die Umgestaltung der Ittersbacher Strecke.

³²⁸ Zitat ebd.

³²⁹ Vgl. ebd.

³³⁰ Vgl. Bindewald, Klaus: Die Albtabahn: Geschichte mit Zukunft. Von der Schmalspurbahn zur modernen Stadtbahn. Ubstadt-Weiher 1998. S. 88.

Dampflok mit Baujahr 1898 vorhanden gewesen war, die jedoch nach Ablauf der Fristen außer Dienst gestellt werden musste.³³¹ Des Weiteren schrieb Riedinger, dass auch die elektrischen Lokomotiven und die Triebwagen des Baujahrs 1910 überaltert seien.³³² Er berichtete, dass Ersatzteile teilweise in Einzelanfertigungen hergestellt werden mussten.³³³ Auch den Zustand der Personenwagen (Baujahr 1926) beschrieb er als „völlig ungenügend.“³³⁴

Aus der Niederschrift über die Aufsichtsratssitzung der AVG vom 12. Juli 1962 geht hervor: „Die eingesetzten Fahrzeuge sind die besten, die nach dem Umbau aus den Beständen der Albtalbahn zur Verfügung standen. Die elektrischen Lokomotiven und Triebwagen haben ein Alter von 52, die Beiwagen von 37 Jahren.“³³⁵

Das Verkehrsaufkommen des Streckenabschnitts Busenbach – Ittersbach betrug mit 631.055 Fahrgästen etwa 10 % der Gesamtzahl des Schienenverkehrs der AVG. 21 % der Fahrgäste fuhren im Binnenverkehr zwischen Busenbach und Ittersbach, 40 % pendelten zwischen Ittersbach / Busenbach und Ettlingen, die restlichen 39 % hatten andere Ziele.³³⁶

Als Vorsitzender des Aufsichtsrats präsentierte Oberbürgermeister Klotz vier von der AVG untersuchte mögliche Varianten, die seiner Meinung nach geeignet waren, die Verkehrsbedienung auf der Strecke Busenbach – Ittersbach zu verbessern:

1. „Meterspuriger Schienenverkehr mit 25 Hz-Betrieb und altem, instandzusetzenden Fahrzeugpark,“³³⁷ Güterverkehr mit dieselbetriebenen Fahrzeugen, mit einem Gesamtaufwand von circa 1.700.000 DM.³³⁸
2. „Meterspuriger Schienenverkehr mit 50 Hz-Betrieb und neuen Gelenktriebwagen,“³³⁹ Güterverkehr mit dieselbetriebenen Fahrzeugen, mit einem Gesamtaufwand von circa 3.800.000 DM.³⁴⁰

³³¹ Vgl. Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH: Riedinger, Fritz: Aktenvermerk aus dem Jahr 1962 über den Zustand der Strecke Busenbach – Ittersbach. Karlsruhe 1962. S. 2. AVG-Registatur. Aktenzeichen 377.2, VI. BA – Planung für die Umgestaltung der Ittersbacher Strecke.

³³² Vgl. ebd. S. 2.

³³³ Vgl. ebd. S. 2.

³³⁴ Zitat ebd. S. 2.

³³⁵ Zitat Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH: Protokoll der 15. Aufsichtsratssitzung am 12. Juli 1962. Karlsruhe 1962. Anlage zur Niederschrift, S. 1. AVG-Registatur. Aktenzeichen 101/5 b.

³³⁶ Vgl. ebd. Anlage zur Niederschrift, S. 1.

³³⁷ Zitat ebd. S. 4.

³³⁸ Vgl. ebd. S. 4.

³³⁹ Zitat ebd. S. 4.

3. „Normalspuriger Schienenverkehr mit Gleichstrombetrieb und neuen Gelenktriebwagen,“³⁴¹ mit einem Gesamtaufwand von rund 8.000.000 DM.³⁴²
4. „Straßenverkehr mit Omnibussen, Gesamtaufwand circa 1.700.000 DM.“³⁴³

Der Vertreter des Innenministeriums Baden-Württemberg, Ministerialdirigent Schneider, lehnte im Namen seiner Behörde die Möglichkeit Eins aus Kostengründen ab, da durch die Umstellung von 25-Hz-Betrieb auf 50-Hz-Betrieb das „veraltete Umformerwerk“ entfallen könne.³⁴⁴ Dafür schlug er ersatzweise eine andere Variante vor, nämlich die „Beibehaltung der Schmalspur und Umstellung des elektrischen Betriebs auf Dieselbetrieb.“³⁴⁵ Dabei war nach Ansicht von Schneider die Lösung der Beibehaltung der Meterspur bei gleichzeitiger Umstellung auf Dieselbetrieb die wirtschaftlich günstigste Lösung.³⁴⁶

Oberbürgermeister Klotz schnitt dann die Frage an, die auch dieses Mal das größte Problem darstellte: die Finanzierung.³⁴⁷

Der Landrat des Landkreises Karlsruhe Groß entgegnete, dass seiner Meinung nach bisher beide Strecken als eine Einheit betrachtet worden seien³⁴⁸ und dass, falls die Finanzierung der Strecke Busenbach – Ittersbach nach einem anderen Schlüssel erfolgen solle. Außerdem sei er, „ohne seine Beschlußgremien anzuhören“, ³⁴⁹ nicht in der Lage, zu den technischen oder finanziellen Vorschlägen Stellung zu nehmen, und er kam zu dem Schluss: „Die Strecke dürfte jedoch nicht stiefmütterlich behandelt werden. (...) Sollte die Bahn stillgelegt werden, könnte deren Trasse für eine neue Landstraße verwendet werden.“³⁵⁰

Nachdem zwei Karlsruher Stadträte noch einmal auf die Regelungen des existierenden Vertrags von 1957 hingewiesen hatten,³⁵¹ verwies Klotz auf die Notwendigkeit, zunächst

³⁴⁰ Vgl. ebd. S. 4.

³⁴¹ Zitat ebd. S. 4.

³⁴² Vgl. ebd. S. 4.

³⁴³ Zitat ebd. S. 4.

³⁴⁴ Vgl. ebd. S. 5.

³⁴⁵ Zitat ebd. S. 5.

³⁴⁶ Vgl. ebd. S. 5.

³⁴⁷ Vgl. ebd. S. 5.

³⁴⁸ Vgl. ebd. S. 5.

³⁴⁹ Zitat ebd. S. 5.

³⁵⁰ Zitat ebd. S. 5.

Eine Lösung, die bis dahin von allen, auch vom Landkreis Karlsruhe, abgelehnt worden war.

³⁵¹ Vgl. ebd. S. 6.

einmal einen Modus für die Finanzierung zu finden und deswegen die weitere Aussprache über diesen Tagesordnungspunkt zu vertagen.³⁵²

Worauf man sich jedoch einigen konnte, war eine Einschränkung des Betriebsprogramms auf dem Streckenabschnitt Busenbach – Ittersbach. Man beschloss „als Sofortmaßnahme“ und „als Interimslösung“,³⁵³ nur noch zu den Hauptverkehrszeiten auf der Schiene zu fahren, alle anderen Fahrten, die erheblich geringere Besetzungszahlen aufwiesen, würden mit Bussen gefahren. Dies hatte den Vorteil, dass im nun nur noch für den Streckenabschnitt Busenbach – Ittersbach benötigten Umformerwerk der Dreischichtbetrieb auf nur noch eine Schicht verringert und somit die Personalkosten stark gesenkt werden konnten.³⁵⁴ „Vorher sollten die betroffenen Gemeinden verständigt werden.“³⁵⁵ Daher verzögerte sich die Umsetzung dieses Beschlusses bis zum 2. Januar 1963.³⁵⁶

Zwei Tage später berichteten die BNN in ihrer Ettlinger Ausgabe unter der Überschrift „Was wird mit der Bahn Busenbach – Ittersbach?“³⁵⁷ über die vier in der Aufsichtsratssitzung erörterten Alternativen zur Modernisierung der Strecke.³⁵⁸ Hier wurde auch der Standpunkt von Oberbürgermeister Klotz wiedergegeben, dass die Gemeinden und der Landkreis einen größeren finanziellen Anteil als die Stadt Karlsruhe beisteuern müssten.³⁵⁹

Sehr heftige und, wie die BNN sich ausdrückten, „harte und sehr bittere Worte fielen beim ersten Tagesordnungspunkt“.³⁶⁰ Die Vertreter des Reichenbacher Gemeinderats äußerten sich in einer öffentlichen Gemeinderatssitzung im Juli 1962 zu dem „zur Zeit sehr aktuelle[n] Problem des Ausbaus der Albtalbahn Strecke Busenbach – Ittersbach“.³⁶¹

³⁵² Vgl. ebd. S. 6.

³⁵³ Zitat ebd. S. 7.

³⁵⁴ Vgl. ebd. S. 7.

³⁵⁵ Zitat ebd. S. 7.

³⁵⁶ Vgl. BNN: „Neuer Kummer mit der Albtalbahn? Omnibusbetrieb ersetzt Zugverkehr auf der Strecke Busenbach-Ittersbach.“ Karlsruhe, 09. Januar 1963. AVG-Registatur. Aktenzeichen 377.4, VI. BA – Pressemeldungen.

³⁵⁷ Zitat BNN Ettlinger Ausgabe: „Was wird mit der Bahn Busenbach – Ittersbach? Albtal-Verkehrsgesellschaft muss sich entscheiden zwischen vier Möglichkeiten einer Modernisierung.“ Karlsruhe, 14. Juli 1962. AVG-Registatur. Aktenzeichen 377.4, VI. BA – Pressemeldungen.

³⁵⁸ Vgl. ebd.

³⁵⁹ Vgl. ebd.

³⁶⁰ Zitat BNN Karlsruhe Land: „Ausflugsverkehr wichtiger als Arbeiter-Berufsverkehr? Reichenbachs Gemeinderats protestiert gegen Vernachlässigung der Albtalbahn Strecke Busenbach – Ittersbach.“ Karlsruhe, 28. Juli 1962. S. 27. AVG-Registatur. Aktenzeichen 377.4, VI. BA – Pressemeldungen.

³⁶¹ Zitat ebd.

Sie warfen dabei der Stadt Karlsruhe vor, „daß das Gefühl entstehen musste, bei der AVG handle es sich um einen städtischen Betrieb der Stadt Karlsruhe und deshalb hätten deren Interessen auch im Vordergrund zu stehen. Die Rechtsverhältnisse der AVG lägen dagegen anders (...). Man könne kein Verständnis dafür aufbringen, daß die Vertretung der Stadt Karlsruhe [an] der Verbesserung der Verkehrssituation in diesen vergessenen Albtdörfern nicht sonderlich interessiert sei, weil die Inbetriebnahme von Kaffeezügen in dieser Richtung wohl nicht so rentabel erscheine.“³⁶² Doch diese Argumentation ist im doppelten Sinne falsch, denn erstens ist und war die AVG ein Unternehmen der Stadt Karlsruhe – gerade weil der Landkreis Karlsruhe nicht ins wirtschaftliches Risiko hatte gehen wollen, war die Stadt Karlsruhe ja Alleingesellschafterin der AVG geworden –, und somit erscheint es logisch, dass bei allen Überlegungen die Interessen der Stadt Karlsruhe eine Rolle spielen mussten. Außerdem hielten sich die AVG und die Stadt Karlsruhe als Eigentümer der AVG an die 1957 abgeschlossenen Verträge, die eben keinen Ausbau der Strecke Busenbach Ittersbach auf Normalspur vorsahen.

Die Reichenbacher Gemeinderäte jedoch unterstellten der Stadt Karlsruhe, die Gemeinden (entlang der Strecke Busenbach – Ittersbach) nur deswegen zu vernachlässigen, da sie „keine Eingemeindungsobjekte“³⁶³ darstellten „oder verwöhnten Ausflüglern die gewünschten Annehmlichkeiten nicht bieten können“.³⁶⁴ Auch der Redakteur der BNN war offensichtlich etwas verwundert über diese Äußerungen: „Erstaunlich war das einstimmige Echo der Vertreter sämtlicher Parteien im Gemeinderat über die verständnislose Ungerechtigkeit bei der Behandlung dieses Problems.“³⁶⁵ Doch die Irrationalität konnte noch gesteigert werden: „Es sei Geld vorhanden, um die Brücke der Herrenalber Strecke zu verstärken und dem Bahnhof Ettlingen ein neues Geleise zu geben, damit die Sonderzüge der Bundesbahn besser ihre Gäste nach Herrenalb befördern können.“³⁶⁶ Die Arbeiter der Strecke Busenbach – Ittersbach dagegen sollten ihr persönliches Scherflein dazu beitragen, damit die vorsintflutlichen Wagen ihrer Strecke modernisiert werden können.“³⁶⁷ Weiter führten die

³⁶² Zitat ebd.

³⁶³ Vgl. ebd.

³⁶⁴ Zitat ebd.

³⁶⁵ Zitat ebd.

³⁶⁶ Auch diesbezüglich hielt sich die AVG an die bestehenden Verträge. Diese Arbeiten waren 1957 zwischen allen Beteiligten, unter anderem auch dem Landkreis Karlsruhe und der Stadt Ettlingen, vertraglich vereinbart worden. Die AVG verhielt sich also vertragskonform, indem sie die Brücken reparierte.

³⁶⁷ Zitat BNN Karlsruhe Land: „Ausflugsverkehr wichtiger als Arbeiter-Berufsverkehr? Reichenbachs Gemeinderats protestiert gegen Vernachlässigung der Albthalbahn Strecke Busenbach – Ittersbach.“ Karlsruhe, 28. Juli 1962. S. 27. AVG-Registatur. Aktenzeichen 377.4, VI. BA – Pressemeldungen.

Volkstvertreter aus: „Außer dem Genuß, sich bis Busenbach in einem Rüttelsieb zu befinden, müssten die Arbeiter dieser Strecke nach dem Umsteigen wegen der überfüllten Züge von Herrenalb sich noch mit Stehplätzen auf der Weiterfahrt begnügen.“³⁶⁸ Das führte zu der Frage, ob das Geld dieser Pendler weniger wert sei als das der Ausflügler nach Herrenalb.³⁶⁹ Die Diskussion endete mit dem Beschluss, „eine gemeinschaftliche Aktion der betroffenen Gemeinden zu starten“,³⁷⁰ wobei man sich zunächst in der Ablehnung eines Busverkehrs einig war.³⁷¹ Es wurde der „Hoffnung“³⁷² Ausdruck gegeben, „daß dann dieses Problem einer friedlichen Lösung zugeführt werden könne. Die Gemeindeverwaltung und der Gemeinderat einer Landgemeinde würden die gleichen Rechte und Verpflichtungen ihren Mitbürgern gegenüber haben wie die gleichen Instanzen einer Großstadt.“³⁷³

Ende September „informierten“ sich CDU-Abgeordnete aus Landtag und Bundestag vor Ort über die „Reichenbacher Probleme“.³⁷⁴

Am 11. Oktober 1962 veröffentlichten die BNN ein Interview mit dem Landrat des Landkreises Karlsruhe Groß über die „Verkehrsprobleme des Landkreises“.³⁷⁵ In diesem Interview wurde Groß zitiert, „daß der Landkreis ein großes Interesse daran habe, daß auch die Nebenstrecke von Busenbach nach Ittersbach gut ausgebaut werde. Die Fahrgäste, die täglich die Bahn benutzen, sollten sich nicht als Bürger zweiter Klasse fühlen, wenn sie die jetzigen Zustände auf ihrer Strecke mit dem modernen Verkehr im Albtal vergleichen. Vor allem müsse der Verkehrsbruch im Busenbach, der ein Umsteigen erfordere, beseitigt werden.“³⁷⁶ Weiterhin wurde ausgeführt, dass „die beste aber auch die teuerste Lösung (...) ein Umbau der Strecke Busenbach – Ittersbach auf die gleiche Spurweite wie im Tal und die Anschaffung neuer Wagen und Lokomotiven [wäre]. Dies sei aber im Augenblick aus finanziellen Gründen nicht möglich, da hierfür etwa 8.000.000 DM erforderlich seien. Auf alle Fälle komme man jedoch um einen baldigen Ausbau der Strecke schon aus

³⁶⁸ Zitat ebd.

³⁶⁹ Vgl. ebd.

³⁷⁰ Zitat ebd.

³⁷¹ Vgl. ebd.

³⁷² Zitat ebd.

³⁷³ Zitat ebd.

³⁷⁴ Zitat BNN, Ettliger Ausgabe: „Kummer mit der Albtalbahn / CDU-Abgeordnete informierten sich über Reichenbacher Probleme.“ Karlsruhe, 28. September 1962. AVG-Registatur. Aktenzeichen 377.4, VI. BA – Pressemeldungen.

³⁷⁵ Zitat BNN, Ettliger Ausgabe: „Verkehrsprobleme des Landkreises blinken auf. Ein Interview mit Landrat Groß – Ausbau der Albtalbahnstrecke – (...) „Nordtangente“-Krieg beendet.“ Karlsruhe 11. Oktober 1962. AVG-Registatur. Aktenzeichen 377.4, VI. BA – Pressemeldungen.

³⁷⁶ Zitat ebd.

Sicherheitsgründen nicht herum. Auch für diese billigste Lösung, die nur eine teilweise Erneuerung des Gleis- und Wagenmaterials ohne Umbau auf Normalspurbreite vorsehe, würden noch rund 1,5 Millionen DM benötigt. Die Umstellung der Strecke auf Omnibusbetrieb hätten sowohl die Fachleute wie auch die beteiligten Gemeinden abgelehnt.³⁷⁷ Ein Grund für die Ablehnung der Umstellung auf Buslinienverkehr war neben dem (damals noch häufiger, länger und in größeren Mengen als heute liegenden) Schnee im Winter, dass man befürchtete, die Ortsdurchfahrten der betroffenen Gemeinden für die Busse wären zu eng.³⁷⁸

Als Nächstes kamen Politiker aus dem Landkreis Karlsruhe auf die Idee, man könne die Übernahme eines Teils der Mehrkosten, die beim Umbau der Teilstrecke Karlsruhe – Ettlingen – Herrenalb entstanden waren, davon abhängig machen, dass gleichzeitig die Stadt Karlsruhe eine Zusage mache, diese sogenannte Bergstrecke auf ihre Kosten umzubauen.³⁷⁹ Doch diese Forderung ließ sich nicht durchsetzen, da im Gegenzug die Vertreter des Gemeinderats der Stadt Karlsruhe im AVG-Aufsichtsrat verkündeten, man könne „unter Umständen eine Beteiligung am Projekt Busenbach – Ittersbach davon abhängig machen, wie sich die Partner in der Frage der Deckung des Mehraufwands für die Hauptstrecke verhalten“.³⁸⁰ Die beiden Parteien blockierten sich also gegenseitig.

So stellte sich also die Situation im Landkreis Karlsruhe dar. Doch war nicht nur dieser betroffen, sondern ebenso der Landkreis Pforzheim, zu dem Ittersbach damals gehörte. Da jedoch im Landkreis Pforzheim eben nur Ittersbach betroffen war, sah der Landrat des Kreises, Landrat Lutz, kein „überörtliches Interesse“³⁸¹ und betrachtete deshalb den Landkreis

³⁷⁷ Zitat ebd.

³⁷⁸ Vgl. Badische Volkszeitung (BVZ): „Wird Strecke Busenbach – Ittersbach umgebaut? Kreistag diskutierte die technischen Möglichkeiten.“ Karlsruhe, 14. November 1962. AVG-Registatur. Aktenzeichen 377.4, VI. BA – Pressemeldungen.

³⁷⁹ Vgl. BNN, Ausgabe Land: „Vor Albtalbahn- und Haushaltsplan-Debatte? Der Landkreis soll sich am ungedeckten Mehraufwand des Umbaus der Albtalbahn beteiligen.“ Karlsruhe, 05. November 1962. AVG-Registatur. Aktenzeichen 377.4, VI. BA – Pressemeldungen.

³⁸⁰ Zitat ebd.

Die Kosten waren von den 1957 geplanten etwa 12.000.000 DM inklusive des Kaufpreises der Albtalbahn auf über 20.000.000 DM gestiegen, wovon im November 1962 noch 2.160.000 DM ungedeckt waren. Letztendlich übernahm der Landkreis Karlsruhe davon 400.000 DM, die Stadt Ettlingen 200.000 DM.

Vgl. BNN. „Der Ausbau der Strecke Busenbach-Ittersbach. „Wenn schon modernisieren, dann auch richtig!“ Herbe Kritik auf einer Bürgerversammlung in Langensteinbach.“ Karlsruhe, 04 Februar 1963. AVG-Registatur. Aktenzeichen 377.4, VI. BA – Pressemeldungen.

³⁸¹ Zitat BNN, Ausgabe Ettlingen: „Pforzheim an Albtalbahn nicht interessiert. Kreisrat des Landkreises Pforzheim sehr zurückhaltend.“ Karlsruhe, 13. Oktober 1962. AVG-Registatur. Aktenzeichen 377.4, VI. BA – Pressemeldungen.

Pforzheim für „nicht zuständig“³⁸², woraufhin der Kreisrat die Angelegenheit erst einmal vertagte und an den Kreistag verwies.³⁸³

Wegen dieser Ereignisse beschäftigte sich auch der Aufsichtsrat der AVG in seiner nächsten Sitzung am 13. Dezember 1962 unter Tagesordnungspunkt sieben wieder mit der Modernisierung der Strecke Busenbach – Ittersbach.³⁸⁴

In dieser Sitzung wurden jetzt sogar acht verschiedene Möglichkeiten zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse und der Modernisierung der Strecke Busenbach – Ittersbach diskutiert:³⁸⁵

1. Meterspuriger Schienenverkehr mit 25-Hz Wechselspannung und altem, instand zu setzendem Fahrzeugpark, Güterverkehr mit Verbrennungstriebwagen, veranschlagte Gesamtkosten 3.060.000 DM.
2. Meterspuriger Schienenverkehr mit 50-Hz Wechselspannung und neuen Fahrzeugen, Güterverkehr mit Verbrennungstriebwagen, veranschlagte Gesamtkosten 4.700.000 DM.
3. Meterspuriger Schienenverkehr mit neuen Dieseltriebwagen und alten, instand zu setzenden Beiwagen; Personen- und Güterverkehr mit Dieseltriebwagen, veranschlagte Gesamtkosten 3.850.000 DM.
4. Meterspuriger Schienenverkehr mit neuem Fahrzeugpark, Personen- und Güterverkehr mit Verbrennungstriebwagen, veranschlagte Gesamtkosten 4.430.000 DM.
5. Normalspuriger Schienenverkehr mit Gleichstrom und neuem Fahrzeugpark, veranschlagte Gesamtkosten 8.145.000 DM.
6. Normalspuriger Schienenverkehr bis Langensteinbach mit Gleichstrom und neuem Fahrzeugpark, Omnibusverkehr von Langensteinbach nach Ittersbach, veranschlagte Gesamtkosten 5.130.000 DM, zuzüglich der Kosten von 760.000 DM für die

³⁸² Zitat ebd.

³⁸³ Vgl. Brief des Landrats des Landkreises Pforzheim, Landrat Lutz, an die AVG. Pforzheim, 19. Oktober 1962. AVG-Registatur. Aktenzeichen 377.1, VI. BA – Modernisierung der Strecke Busenbach – Ittersbach.

Und: BNN, Ausgabe Ettlingen: „Pforzheim an Albtalbahn nicht interessiert. Kreisrat des Landkreises Pforzheim sehr zurückhaltend.“ Karlsruhe, 13. Oktober 1962. AVG-Registatur. Aktenzeichen 377.4, VI. BA – Pressemeldungen.

³⁸⁴ Vgl. Protokoll der 16. Aufsichtsratssitzung am 13. Dezember 1962. AVG-Registatur. Aktenzeichen 101/5 b.

³⁸⁵ Vgl. ebd. Anlage zur Niederschrift über die Aufsichtsratssitzung.

Ersatzbeschaffung wegen der verglichen mit Schienenfahrzeugen geringeren Lebensdauer von Omnibussen.

7. Normalspur-Schienenverkehr mit Dieseltriebwagen und neuen Beiwagen, veranschlagte Gesamtkosten 7.785.000 DM.
8. Straßenverkehr mit Omnibussen auf der Strecke Busenbach – Ittersbach, veranschlagte Gesamtkosten 1.730.000 DM, zuzüglich der Kosten von 1.680.000 DM für die Ersatzbeschaffung wegen der verglichen mit Schienenfahrzeugen geringeren Lebensdauer von Omnibussen.³⁸⁶

In der Diskussion während der Sitzung kristallisierte sich relativ schnell heraus, dass nur die Lösungen drei und sechs überhaupt infrage kämen, alle anderen schieden aus den verschiedensten Gründen schnell aus. Lösung fünf für den Karlsruher Landrat Groß wegen der Weigerung des Landkreises Pforzheim, sich an den Kosten zu beteiligen.³⁸⁷ Insbesondere die Vertreter des Landes Baden-Württemberg plädierten für das Modell drei, da bereits 700.000 DM zur Sanierung des Oberbaus zwischen Busenbach und Langensteinbach in die Strecke investiert worden seien, die im Falle eines Umbaus der Strecke auf Regelspur verloren wären.³⁸⁸ Außerdem werteten sie die Finanzierung der Mehrkosten des Modells sechs gegenüber 1.300.000 DM bei Modell drei von als Problem.³⁸⁹ Regierungsdirektor Hellmut Graeßle fasste dies in die Worte: „Wenn jemand darüber hinausgehende Wünsche hat, muß er auch für die Finanzierung sorgen.“³⁹⁰ Außerdem sei bei einem solchen Umbau die Gefahr einer einseitigen Bevorzugung der AVG gegenüber den anderen Nebenbahnen in Baden-Württemberg gegeben.³⁹¹ Hingegen plädierten Landrat Groß, der Ettlinger Bürgermeister Rimmelspacher und die Karlsruher Stadträte für das Modell sechs,³⁹² also Normalspur bis Langensteinbach, dann Busverkehr weiter bis Ittersbach. Einigkeit war nicht zu erzielen, vor allem weil das Modell sechs 1.300.000 DM teurer sei als die Lösung Nummer drei. Letztendlich fasste Oberbürgermeister Klotz zusammen, es seien große Fortschritte

³⁸⁶ Vgl. ebd. Anlage zur Niederschrift über die Aufsichtsratssitzung.

³⁸⁷ Vgl. ebd. S. 8.

³⁸⁸ Vgl. ebd. S. 8.

³⁸⁹ Vgl. ebd. S. 9.

³⁹⁰ Zitat ebd. S. 9.

³⁹¹ Vgl. ebd. S. 9.

³⁹² Vgl. ebd. S. 9.

erzielt worden, indem man zukünftig nur noch über die Modelle drei und sechs diskutieren müsse, denn man habe alle anderen Modelle ausgeschlossen.³⁹³

Erschwerend für die AVG und die Stadt Karlsruhe kam auch noch hinzu, dass die AVG beispielsweise in den Jahren 1961 und 1962 einen Verlust zu verbuchen hatte, der von der Stadt Karlsruhe ausgeglichen wurde,³⁹⁴ obwohl die Fahrgastzahlen 1962 um 2,6 % gestiegen waren.³⁹⁵

Der Landtagsabgeordnete Siegfried Meister aus Flehingen stellte in einer Bürgerversammlung am 3. Februar 1963 in Langensteinbach³⁹⁶ klar, dass das Innen- und das Finanzministerium des Landes Baden-Württemberg erwarteten, „daß sich auch die Landkreise und Gemeinden, die an der Modernisierung der Strecke interessiert sind, an der Aufbringung der beträchtlichen Kosten angemessen beteiligen. Man könne unmöglich allein der Stadt Karlsruhe die Kosten, die sich je nach Vorschlag auf drei bis etwa acht Millionen belaufen, zumuten.“³⁹⁷ Er stellte die beiden Modelle vor, die in der Aufsichtsratssitzung vom 13. Dezember als mögliche Lösungen ins Auge gefasst worden waren, wobei er die Präferenz des Landes Baden-Württemberg (Schmalspur-Eisenbahn mit Dieseltriebwagen) und die des Landrates Groß (Normalspur-Ausbau der Strecke Busenbach – Langensteinbach und sich daran anschließend ein Busverkehr Langensteinbach – Ittersbach) präsentierte.³⁹⁸

Auch in der nächsten Sitzung am 20. März 1963 beschäftigte sich der AVG-Aufsichtsrat mit der Modernisierung der Strecke Busenbach – Ittersbach. Es wurden noch einmal die beiden Vorschläge

1. „Vorschlag 3: Meterspuriger Schienenverkehr mit neuen Dieseltriebwagen und alten instandzusetzenden Beiwagen“ mit Kosten von 3.580.000 DM und³⁹⁹

³⁹³ Vgl. ebd. S. 10 f.

³⁹⁴ Vgl. ebd. S. 11.

Und: Badischer Landsmann: „Weitere Verkehrsverbesserungen bei der AVG. Stadt Karlsruhe bewilligt Kassenkredit-Umbaumöglichkeiten für die Strecke Busenbach-Ittersbach zeichnen sich ab.“ Ettlingen, 15. Dezember 1962. AVG-Registatur. Aktenzeichen 377.4, VI. BA – Pressemeldungen.

³⁹⁵ Vgl. Protokoll der 16. Aufsichtsratssitzung am 13. Dezember 1962. S. 3. AVG-Registatur. Aktenzeichen 101/5 b.

³⁹⁶ Vgl. BNN. „Der Ausbau der Strecke Busenbach-Ittersbach. „Wenn schon modernisieren, dann auch richtig!“ Herbe Kritik auf einer Bürgerversammlung in Langensteinbach.“ Karlsruhe, 04. Februar 1963. AVG-Registatur. Aktenzeichen 377.4, VI. BA – Pressemeldungen.

³⁹⁷ Zitat ebd.

³⁹⁸ Siehe ebd.

³⁹⁹ Zitat Protokoll der 17. Aufsichtsratssitzung am 20. März 1963. S. 6. AVG-Registatur. Aktenzeichen 101/5 b.

2. „Vorschlag 6: Normalspuriger Schienenverkehr bis Langensteinbach mit Gleichstrom und neuen Fahrzeugpark, Omnibusverkehr von Langensteinbach nach Ittersbach“⁴⁰⁰ mit Gesamtkosten von 5.800.000 DM

vorge stellt.⁴⁰¹ Offen sei, so führte der Geschäftsführer der AVG aus, die Frage, für welche Lösung die Mittel aufgebracht werden könnten. Für Vorschlag sechs sprach vor allem, dass die Zahl der Fahrgäste, die nach Vorschlag drei in Busenbach umsteigen müssten, vier- bis fünfmal so groß wäre wie die Zahl derer, die nach Vorschlag sechs in Langensteinbach umsteigen müssten.⁴⁰²

Oberbürgermeister Klotz präsentierte anschließend einen Finanzierungsplan für die etwa 2.500.000 DM Differenz zwischen den Vorschlägen drei und sechs. Demnach wäre die Stadt Karlsruhe bereit, 1.000.000 DM zu übernehmen, der Landkreis Karlsruhe würde 1.200.000 DM zahlen und die Stadt Ettlingen die verbleibenden 300.000 DM tragen.⁴⁰³ Der Vertreter des Landes Baden-Württemberg, Regierungsdirektor Graeßle, verkündete jedoch, dass man weiterhin am Bestand der Schienenverbindung nach Pforzheim interessiert sei.⁴⁰⁴ Er teilte auch mit, „daß das Land grundsätzlich bereit ist, einen Beitrag zu leisten. (...) Erfreulicherweise hätten alle interessierten Gebietskörperschaften zugesagt, sich an der Verwirklichung des Vorschlages sechs auch angemessen zu beteiligen, während das Land, wenn auch nicht den größeren Teil, so doch mehr als ursprünglich beabsichtigt, beizutragen bereit sei.“⁴⁰⁵ Jedoch wünschte das Land, „daß die anderen Beteiligten mehr als die Hälfte des Aufwands bestreiten.“⁴⁰⁶

Oberbürgermeister Klotz ergänzte: „Dies bedeutet, daß ein Betrag von 300.000 DM von den anderen Gebietskörperschaften noch übernommen werden müßte, an dem das Projekt nicht scheitern sollte.“⁴⁰⁷ Er werde dem Gemeinderat der Stadt Karlsruhe eine Beteiligung von 1.100.000 DM vorschlagen, wenn der Landkreis Karlsruhe und die Stadt Ettlingen zusammen die weiteren 200.000 DM übernehmen. Nach kurzem Zögern erklärten sich Landrat Groß und

⁴⁰⁰ Zitat ebd. S. 6.

⁴⁰¹ Vgl. ebd. S. 6.

⁴⁰² Vgl. ebd. S. 6.

⁴⁰³ Vgl. ebd. S. 7.

⁴⁰⁴ Vgl. ebd. S. 7.

⁴⁰⁵ Zitat ebd. S. 8.

⁴⁰⁶ Zitat ebd. S. 9.

⁴⁰⁷ Zitat ebd. S. 9.

Ettlingens Bürgermeister Rimmelspacher bereit, die Angelegenheit mit ihren Gremien zu besprechen.⁴⁰⁸

Damit war die Entscheidung im Prinzip gefallen.

In der Kreistagssitzung des Landkreises Karlsruhe am 17. Mai 1963 wurde die vom AVG-Aufsichtsrat beschlossene Lösung zur Abstimmung gestellt. Kurz wurde auf die acht Alternativen verwiesen⁴⁰⁹ sowie darauf, dass man, wenn man schon viel Geld investiere, „etwas Richtiges machen sollte.“⁴¹⁰

Auch wurden die Kreisräte darüber informiert, dass sich „in der Zwischenzeit (...) auch die Pforzheimer Seite mit der Sache beschäftigt [hat] und [diese] hat den von uns gemeinsam mit der Stadt Karlsruhe und dem Land Baden-Württemberg in Aussicht genommenen Ausbau nicht gutgeheißen, weil man im Landkreis Pforzheim nunmehr erwartet, dass die Strecke bis nach Ittersbach auf Normalspur ausgebaut wird. Das bringt an sich eine neue Situation. Sie wäre dann nicht neu, wenn der Landkreis Pforzheim bereit wäre, die dadurch entstehenden Mehraufwendungen beizubringen.“⁴¹¹

Von den Pforzheimer Protesten eher unbeeindruckt diskutierte der Kreistag den vorliegenden Vorschlag. Lediglich der Ettlinger Bürgermeister Rimmelspacher verwies auf die von der Stilllegung des Abschnitts Langensteinbach – Ittersbach gleichfalls betroffene Gemeinde Spielberg und bat zu überprüfen, ob die neue Wendeschleife und somit das Ende der Strecke zumindest näher an Spielberg herangerückt werden könne.⁴¹²

Nach kurzem, überwiegend positivem weiteren Meinungs austausch wurde der vorliegende Vorschlag der Kreisverwaltung einstimmig angenommen, sich an den Kosten des Umbaus der Strecke Busenbach – Langensteinbach auf Normalspur zu beteiligen und den Streckenabschnitt Langensteinbach – Ittersbach künftig mit Bussen zu bedienen.⁴¹³

Am 8. Juli 1963 konnte deswegen die AVG das für den Verkehr zuständige Innenministerium per Brief darüber informieren, dass die Gebietskörperschaften zugesagt hatten, ihren Anteil in

⁴⁰⁸ Vgl. ebd. S. 10.

⁴⁰⁹ Vgl. Landratsamt Karlsruhe: Niederschrift über die Sitzung des Kreistages am 17. Mai 1963 im Sitzungssaal des Landratsamtes Karlsruhe. S. 2. Archiv des Landkreises Karlsruhe: Akte Kreistagssitzungen. Band 1963.

⁴¹⁰ Zitat ebd. S. 2.

⁴¹¹ Zitat ebd. S. 1.

⁴¹² Vgl. ebd. S. 3 f.

⁴¹³ Vgl. ebd. S. 5.

Höhe von 2.900.000 DM an der für den geplanten Umbau auf Normalspur bis Langensteinbach notwendigen Summe aufzubringen.⁴¹⁴

In der nächsten Sitzung am 1. August 1963 wurde der AVG-Aufsichtsrat vom Geschäftsführer über die Ergebnisse der Kreistagssitzung vom 17. Mai 1963 informiert. Dabei vernahmen vor allem Vertreter des Landes Baden-Württembergs sehr irritiert, dass der Landkreis sich zwar wie abgesprochen mit 1.300.000 DM an den Kosten des Umbaus beteiligen wollte, aber nur die Hälfte als Zuschuss gewähren wollte, die restlichen 650.000 DM sollten als Darlehen gegeben werden.⁴¹⁵ Ministerialdirigent Schneider forderte, „daß auch der Landkreis Karlsruhe seine gesamte Beteiligung als Zuschuss zur Verfügung stellt, da die finanzielle Lage der Gesellschaft die Aufnahme weiterer Darlehen nicht zuläßt.“⁴¹⁶ Der Karlsruher Oberbürgermeister Klotz unterstützte diese Forderung, indem er mitteilte, dass die Stadt Ettlingen ihren Anteil von 400.000 DM ausschließlich als Zuschuss geben wolle.⁴¹⁷ Nach einer kurzen Diskussion zwischen Ministerialdirigent Schneider und dem Karlsruher Landrat Groß, sagte Letzterer zu, die Angelegenheit Zuschuss oder Darlehen nochmals im Kreisrat und im Kreistag zu erörtern.⁴¹⁸

In der nächsten Aufsichtsratssitzung der AVG konnte Klotz berichten, dass der Kreisrat des Landkreises Karlsruhe beschlossen habe, „die Mittel des Landkreises in voller Höhe als Zuschuss zu gewähren.“⁴¹⁹ Der Kreistagsbeschluss stehe noch aus, die nächste Sitzung werde im Dezember 1963 stattfinden.⁴²⁰ Darüber hinaus wurde in dieser Sitzung berichtet, dass das Land die erste Finanzierungsrate in den Haushalt 1964 eingestellt habe,⁴²¹ und es wurde der Vertragsentwurf über den Umbau der Strecke durchgesprochen.⁴²²

In seiner übernächsten Sitzung, ein knappes Jahr später, genehmigte der AVG-Aufsichtsrat dann „den Vertrag über die Umgestaltung und Modernisierung des Streckenabschnitts

⁴¹⁴ Vgl. Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH: Brief an das Innenministerium Baden-Württemberg. Karlsruhe, 08. Juli 1963. AVG-Registatur. Aktenzeichen 377.1, VI. BA – Modernisierung der Strecke Busenbach – Ittersbach.

⁴¹⁵ Vgl. Protokoll der 18. Aufsichtsratssitzung am 01. August 1963. S. 4. AVG-Registatur. Aktenzeichen 101/5 b.

⁴¹⁶ Zitat ebd. S. 5.

⁴¹⁷ Vgl. ebd. S. 5.

⁴¹⁸ Vgl. ebd. S. 7.

⁴¹⁹ Zitat Protokoll der 19. Aufsichtsratssitzung am 27. November 1963. S. 3. AVG-Registatur. Aktenzeichen 101/5 b.

⁴²⁰ Vgl. ebd. S. 3.

⁴²¹ Vgl. ebd. S. 6.

⁴²² Vgl. ebd. S. 9 ff.

Busenbach – Ittersbach der Albtalbahn in der vorliegenden Fassung.⁴²³ Dieser Vertrag wurde mit Datum 9. November 1964 unterzeichnet, also direkt im Anschluss an die Aufsichtsratssitzung, zumindest was die Unterschriften der Mitglieder im Aufsichtsrat der AVG betrifft.⁴²⁴

Doch waren nicht alle mit dieser Lösung zufrieden. Am 3. Mai 1963 berichteten die BNN in ihrer Ettlinger Ausgabe unter der Überschrift „Soll Ittersbach abgeschnitten werden? Protest gegen eine Modernisierung der Bahnlinie bis Langensteinbach“,⁴²⁵ dass das Bürgermeisteramt Ittersbach in einem Schreiben an die Direktion der Albtal-Verkehrs-Gesellschaft zu dem Plan Stellung genommen habe, die Bahnstrecke Busenbach – Ittersbach bis Langensteinbach zu modernisieren und umzubauen, während der Teilabschnitt Langensteinbach – Ittersbach stillgelegt und stattdessen ein Busbetrieb eingeführt werden solle.⁴²⁶ Das Bürgermeisteramt Ittersbach wies darin darauf hin, „daß bereits vor einiger Zeit dem Landratsamt Pforzheim auf Anfrage mitgeteilt worden sei, daß Ittersbach allergrößten Wert auf die Beibehaltung der Bahnverbindung insbesondere für den Berufsverkehr lege.“⁴²⁷ Neben Sicherheitsbedenken gegen den Busverkehr sowie der Ansicht, dass weiter entfernt wohnenden Pendlern nicht noch zusätzliches Umsteigen zugemutet werden könne,⁴²⁸ wurde ein weiteres Argument vorgebracht: „Ganz allgemein vertritt die Gemeindeverwaltung Ittersbach die Ansicht, daß bei Inanspruchnahme von Zuschüssen des Landes für den Ausbau der Bahn alle Beteiligten in den Genuß des Vorteils kommen müßten.“⁴²⁹ Dieses Argument ist nicht nachvollziehbar, da auch das Land keine zusätzlichen Mittel für den Ausbau des Abschnitts bereitstellen wollte, und Ittersbach hatte also über seine beiden Vertreter im Aufsichtsrat der AVG der Renovierung nur bis Langensteinbach zugestimmt.

⁴²³ Zitat Protokoll der 21. Aufsichtsratssitzung am 4. November 1964. S. 4. AVG-Registatur. Aktenzeichen 101/5 b.

⁴²⁴ Vgl. Vertrag zwischen der Stadt Karlsruhe, vertreten durch den Oberbürgermeister, dem Landkreis Karlsruhe, vertreten durch den Landrat, der Stadt Ettlingen, vertreten durch den Bürgermeister, der Gemeinde Langensteinbach, vertreten durch den Bürgermeister, der Gemeinde Reichenbach, vertreten durch den Bürgermeister, dem Land Baden-Württemberg, vertreten durch das Innenministerium und das Finanzministerium, – Land – und der Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH, Karlsruhe – AVG – über die Umgestaltung und Modernisierung des Streckenabschnittes Busenbach – Ittersbach der Albtalbahn. Vom 9. November 1964. AVG-Registatur. Aktenzeichen 377.5, VI. BA. Vertrag Land-Gebietskörperschaften.

⁴²⁵ Zitat BNN, Ausgabe Ettlingen: „Soll Ittersbach abgeschnitten werden? Protest gegen eine Modernisierung der Bahnlinie bis Langensteinbach“ Karlsruhe, 04 Mai 1963. AVG-Registatur. Aktenzeichen 377.4, VI. BA – Pressemeldungen.

⁴²⁶ Vgl. ebd.

⁴²⁷ Zitat ebd.

⁴²⁸ Vgl. ebd.

⁴²⁹ Zitat ebd.

Das war nicht der einzige Grund, warum der Ausbau der weiteren Strecke im Unklaren blieb. Auch in Ittersbach ansässige Firmen waren mit den Planungen nicht einverstanden. So wandten sich am 29. Mai 1963 die Firma Desco⁴³⁰ und am 7. Juni 1963 die Firma Becker Radiowerke⁴³¹ brieflich an die AVG und baten um ein Gespräch, um ihre Bedenken vortragen zu können.

In einem weiteren Schreiben an den Pforzheimer Landrat Lutz stellte die AVG ihre Argumente für die Planungen noch einmal ausführlich dar.⁴³² Demnach gab es 1962 nach Erhebungen der AVG 430 Einpendler nach Ittersbach, von denen jedoch nur etwa 35 % öffentliche Verkehrsmittel nutzten. Von Ittersbach aus wurden anhand der Fahrkartenverkäufe lediglich 26 Arbeiter und Angestellte sowie 21 Lehrlinge und Schüler ermittelt, die durchschnittlich pro Tag mit der Albtalbahn pendelten.⁴³³ Die Anzahl der Einsteiger Richtung Ettligen war in Langensteinbach mit 304 und in Reichenbach mit 245 pro Tag beträchtlich höher.⁴³⁴

Im Juli 1964 verfasste der Ittersbacher Bürgermeister Franz Würll eine „Resolution“, in der er den Umbau des Abschnitts Langensteinbach – Ittersbach forderte. Unter anderem schrieb er, es sei seine Pflicht (und auch die des „Staates“), bezüglich des Schülerverkehrs (30 Ittersbacher Jugendliche besuchten nach seiner Angabe weiterführende Schulen in Ettligen und Karlsruhe⁴³⁵) „diesen Kindern die Strapazen, die mit einem stundenlangen Anmarsch verbunden sind, zu erleichtern.“⁴³⁶

Weiterhin wies die Resolution darauf hin, dass die Becker Radiowerke zwei Jahre zuvor wegen der vorhandenen Bahnstrecke ihre Niederlassung in Karlsruhe geschlossen und nach Ittersbach ausgelagert hatten.⁴³⁷ Dieses Argument ist in diesem Zusammenhang nicht

⁴³⁰ Vgl. Desco-Werk, Seeger & Angermeier K.-G.: Brief an die AVG. Ittersbach, 29. Mai 1963. AVG-Registatur. Aktenzeichen 377.1, VI. BA – Modernisierung der Strecke Busenbach – Ittersbach.

⁴³¹ Vgl. Becker Radiowerke GmbH: Brief an die AVG. Ittersbach 07. Juni 1963. AVG-Registatur. Aktenzeichen 377.1, VI. BA – Modernisierung der Strecke Busenbach – Ittersbach. Damaliges Markenzeichen „becker autoradio“.

⁴³² Vgl. Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH: Brief an den Landrat des Landkreises Pforzheim, Landrat Lutz. Karlsruhe, 15. Juli 1963. AVG-Registatur. Aktenzeichen 377.1, VI. BA – Modernisierung der Strecke Busenbach – Ittersbach.

⁴³³ Vgl. ebd. S. 7.

⁴³⁴ Vgl. ebd. S. 7.

⁴³⁵ Vgl. Bürgermeisteramt Ittersbach. Resolution vom 24. Juli 1964. Ittersbach 1964. S. 3. AVG-Registatur. Aktenzeichen 377.1, VI. BA – Modernisierung der Strecke Busenbach – Ittersbach.

⁴³⁶ Zitat ebd. S. 3.

Dramatisieren und Übertreiben ist ja bis heute ein gern verwendetes Instrument der politischen Meinungsbildung.

⁴³⁷ Vgl. ebd. S. 1.

überzeugend. Denn durch den Umzug Beckers verlor die Stadt Karlsruhe Gewerbesteuererinnahmen und wurde in der Resolution aufgefordert, sich an den Kosten eines komfortableren Transports der Arbeiter und Angestellten nach Ittersbach zu beteiligen. Zusammenfassend wird im Namen Ittersbachs und des Landkreises Pforzheim vom Innenministerium und der AVG gefordert, die Entscheidung zurückzunehmen und die Seitenstrecke bis Ittersbach auszubauen. Von einer finanziellen Beteiligung des Landkreises Pforzheim an den Umbaukosten war jedoch immer noch keine Rede.⁴³⁸

Auch nach dem Vertragsabschluss endeten die Proteste aus dem Landkreis Pforzheim nicht. Einige Tage nach Vertragsunterzeichnung richteten die beiden Pforzheimer Landtagsabgeordneten Wolfgang Vogt und Fritz Wurster ein Protestschreiben an den damaligen Innenminister Dr. Hans Filbinger. Sie verwiesen dabei auf einen von ihnen selbst im Landtag eingebrachten Antrag, die Strecke zu erhalten, über den der Landtag noch nicht entschieden habe. Daraus zogen sie den Schluss, dass die Stilllegung der Strecke nicht zulässig sei.⁴³⁹

Wenig später war den BNN zu entnehmen, dass der Finanzausschuss des Landtages entschieden hatte, nur die Modernisierung des Streckenabschnitts bis Langensteinbach, aber nicht bis Ittersbach mit 2.800.000 DM zu bezuschussen.⁴⁴⁰ Denn nach Ansicht des Finanzausschusses war die Strecke nach Ittersbach unrentabel. Dennoch konnten die drei Pforzheimer Abgeordneten Wurster (CDU), Lauer (SPD) und Vogt (FDP) erreichen, dass der Wirtschaftsausschuss des Landtags sich mit diesem Thema noch einmal beschäftigte.⁴⁴¹

Am Heiligabend 1964 berichteten die BNN, dass sich der Pforzheimer Bundestagsabgeordnete Gottfried Leonhard eingeschaltet hatte und die ministeriellen Stellen darauf hingewiesen habe, „daß hier über den Kopf der Parlamentarier hinweg vollendete Tatsachen geschaffen wurden.“⁴⁴² Er führte weiter aus, dass es ein Unglück für die Albtabahn sei, „daß zwischen Ittersbach und Langensteinbach die Kreisgrenze zwischen Pforzheim und

⁴³⁸ Vgl. ebd. S. 4.

⁴³⁹ Vgl. Durlacher Tageblatt: „Pforzheims Abgeordnete protestieren.“ Karlsruhe, 16. November 1964. AVG-Registatur. Aktenzeichen 377.4, VI. BA – Pressemeldungen.

⁴⁴⁰ Vgl. BNN, Ausgabe Ettlingen: „Albtalbahnhof doch bis Ittersbach?“ Karlsruhe, 07. Dezember 1964. AVG-Registatur. Aktenzeichen 377.4, VI. BA – Pressemeldungen.

⁴⁴¹ Vgl. ebd.

⁴⁴² Zitat BNN, Ausgabe Ettlingen: „Kampf um die Albtabahn.“ Karlsruhe, 24. Dezember 1964. AVG-Registatur. Aktenzeichen 377.4, VI. BA – Pressemeldungen.

Karlsruhe verläuft. Wenn es um Zuschüsse gehe, sei heute noch jede Amtsstelle argwöhnisch, ob auch die andere Körperschaft genügend Opfer bringen wolle.“⁴⁴³

Auch, so war es den BNN am 2. Januar 1965 zu entnehmen, „geht man hier mit der Erwartung ins neue Jahr, daß die Bemühungen des Bundestagsabgeordneten Gottfried Leonhard und der drei Pforzheimer Landtagsabgeordneten in die Weiterführung der Bahnmodernisierung (...) nach Ittersbach doch noch von Erfolg gekrönt sein mögen.“⁴⁴⁴

Dieser Erfolg blieb jedoch aus, obwohl sich der Bundestagsabgeordnete Leonhard ein weiteres Mal an Innenminister Filbinger wandte.⁴⁴⁵

Am 23. September 1965 wurde berichtet, dass die Landesregierung der AVG die Genehmigung erteilt hatte, die Teilstrecke Langensteinbach – Ittersbach stillzulegen. Als Grund wurde das jährliche Defizit des Streckenabschnitts von 150.000 DM angeführt, das die Fortsetzung des Betriebes unzumutbar mache.⁴⁴⁶ Am 8. Dezember 1965 wurde diese Entscheidung der Landesregierung im Staatsanzeiger von Baden-Württemberg veröffentlicht.⁴⁴⁷

Am 14. November 1964 fuhr der letzte Schmalspurzug von Busenbach nach Ittersbach. Und wie um zu beweisen, dass es wirklich dringend nötig war, die Strecke entweder umzubauen oder stillzulegen, blieb der Abschiedszug auf den feuchten Schienen liegen und konnte erst nach zehnminütigem Sandstreuen weiterfahren.⁴⁴⁸

⁴⁴³ Zitat ebd.

Das ist sicherlich (bis heute) absolut richtig, nur vergaß auch er, dass der Landkreis Pforzheim keinerlei Zuschüsse für den Ausbau der Strecke zur Verfügung stellen wollte und infolgedessen auch nicht erwarten konnte, dass dieses andere tun.

⁴⁴⁴ Zitat BNN, Ausgabe Ettlingen: „Albtalbahn bis Ittersbach.“ Karlsruhe, 02. Januar 1965. AVG-Registatur. Aktenzeichen 377.4, VI. BA – Pressemeldungen.

⁴⁴⁵ Vgl. Badische Volkszeitung: „Um den Ittersbacher Anschluss. Erneuter Schritt des Bundestagsabgeordneten Leonhard.“ Karlsruhe, 26. Januar 1965. AVG-Registatur. Aktenzeichen 377.4, VI. BA – Pressemeldungen.

⁴⁴⁶ Vgl. BNN: „Albtalstrecke wird stillgelegt.“ Karlsruhe, 23. September 1965. AVG-Registatur. Aktenzeichen 377.4, VI. BA – Pressemeldungen.

Und: AZ. Allgemeine Zeitung: „Albtalbahn schrumpft zusammen. Strecke Langensteinbach – Ittersbach wird stillgelegt.“ Ohne Ortsangabe, 23. September 1965. AVG-Registatur. Aktenzeichen 377.4, VI. BA – Pressemeldungen.

⁴⁴⁷ Vgl. BNN: „Würfel um den Bahnanschluß gefallen.“ Karlsruhe, 14. Januar 1966. AVG-Registatur. Aktenzeichen 377.4, VI. BA – Pressemeldungen.

⁴⁴⁸ Vgl. BNN. Ausgabe Ettlingen: „Das Bähnle blieb stecken. Am Bahnhof Ittersbach wehte eine schwarze Fahne – Abschied von der alten Albtalbahn.“ Karlsruhe, 16. November 1964. AVG-Registatur. Aktenzeichen 377.4, VI. BA – Pressemeldungen.

Anschließend wurde mit den Bauarbeiten zwischen Busenbach und Langensteinbach begonnen,⁴⁴⁹ am 26. Mai 1966 der Gleisbau fertiggestellt und somit „die letzte Lücke geschlossen“.⁴⁵⁰ Am 30. Juni 1966 schließlich war der Umbau auf Normalspur nach eineinhalb Jahren abgeschlossen, und die Strecke Busenbach – Langensteinbach wurde feierlich eingeweiht.⁴⁵¹

3.2.2 Der Neubau des Streckenabschnitts Langensteinbach – Ittersbach.

Doch auch nach der Eröffnung der Strecke des Streckenabschnitts Busenbach – Langensteinbach war die Diskussion über eine Fortführung auf der Schiene bis Ittersbach nicht beendet.

Die AVG hatte die Strecke Langensteinbach – Ittersbach wohl nie ganz aufgegeben, denn sie hatte den Streckenabschnitt zwar stillgelegt und die Schienen abgebaut, die Grundstücke, auf denen die Schienen gelegen waren, jedoch nicht verkauft.⁴⁵² Gegen den Verkauf hatte sich Oberbürgermeister Klotz in einem Schreiben an die AVG und den Bundestagsabgeordneten Siegfried Meister im Juni 1966 ausgesprochen, in dem er die Auffassung vertrat, dass die Trasse von Langensteinbach bis Ittersbach freigehalten und nicht anderweitig verwendet werden solle.⁴⁵³

Klaus Bindewald berichtet in seiner Chronik des Karlsruher Nahverkehrs von Fahrgastbeschwerden in der Presse über die schlechten Verkehrsverbindungen nach Ittersbach, zum Beispiel im November 1967.⁴⁵⁴

⁴⁴⁹ Vgl. Bindewald, Klaus: Die Albtalbahn: Geschichte mit Zukunft. Von der Schmalspurbahn zur modernen Stadtbahn. Ubstadt-Weiher 1998. S. 90.

⁴⁵⁰ Zitat Badische Volkszeitung: „An der AVG-Strecke Busenbach-Langensteinbach: Letzte Lücke gestern geschlossen. Bis Ende Juni/Anfang Juli wird der Verkehr aufgenommen.“ Karlsruhe, 27. Mai 1966. AVG-Registatur. Aktenzeichen 377.4, VI. BA – Pressemeldungen.

⁴⁵¹ Vgl. BNN. Ausgabe Ettlingen: „Umbau auf Normalspur beendet. Morgen erste Fahrt auf der Strecke Busenbach-Langensteinbach.“ Karlsruhe, 29. Juni 1966. AVG-Registatur. Aktenzeichen 377.9, Eröffnung der Strecke Busenbach-Langensteinbach am 30. Juni 1966.

Und: BNN. Stadtausgabe Karlsruhe: „Modernisierte Bergstrecke der Albtalbahn wurde eingeweiht. In 35 Minuten von Karlsruhe nach Langensteinbach. Gäste der Jungfernfahrt wurden gestern herzlich begrüßt.“ Karlsruhe, 01. Juli 1966. AVG-Registatur. Aktenzeichen 377.9, Eröffnung der Strecke Busenbach-Langensteinbach am 30. Juni 1966.

⁴⁵² Vgl. BNN: „Innenministerium akzeptiert Trasse: Bald AVG-Strecke nach Ittersbach über Spielberg. Bebauungspläne „Unterm und Oberm Berg“ gebilligt / Bebauungsplan „Industriegebiet“ geändert.“ Karlsruhe, 12. August 1972. AVG-Registatur. Aktenzeichen 378.6, VII. BA – Pressemeldungen.

⁴⁵³ Vgl. Klotz, Günther: Brief an Siegfried Meister, MdB, nachrichtlich an AVG. Karlsruhe 23. Juni 1966. AVG-Registatur. Aktenzeichen 378.1, VII. BA – Weiterführung der Albtalbahn von Langensteinbach nach Ittersbach.

⁴⁵⁴ Vgl. Bindewald, Klaus: Chronik 2009 des Verkehrswesens in der Region Karlsruhe. Bad Herrenalb 2010. S. 29.

Doch wie die AVG hatte auch der Landkreis Karlsruhe das Projekt Verlängerung der nach Ittersbach nicht aufgegeben. Im Oktober 1967 führte Landrat Groß ein Gespräch mit der AVG, in dem er mitteilte, dass er aus finanziellen Gründen mit der Verwirklichung der Verlängerung bis Spielberg frühestens für 1971/72 rechne.⁴⁵⁵ (Ittersbach war zu diesem Zeitpunkt noch nicht von Interesse, da es noch im Landkreis Pforzheim lag.) Die AVG machte darauf aufmerksam, dass sie dieses Projekt nicht finanzieren könne, sondern die Kosten müssten von den betroffenen Gebietskörperschaften übernommen werden.⁴⁵⁶

Daher lud das Landratsamt zu einer Besprechung am 20. Dezember 1967 über die Trassenführung der neuen Kreisstraße K 190 von Langensteinbach nach Ittersbach auch die AVG ein. Denn diese neue Straße hätte auch eine neu zu bauende Wendeschleife beeinträchtigen können, wenn die Albtalbahn eventuell wieder bis Ittersbach verlängert würde.⁴⁵⁷

Auch das Regierungspräsidium Karlsruhe ging nach Rücksprache mit der AVG davon aus, dass auf Dauer die Strecke wieder bis Ittersbach verlängert würde. Denn auf Initiative der AVG hatte sich ein Mitarbeiter des Regierungspräsidiums zugesagt, Kreuzungen mit den Landstraßen Ittersbach – Langensteinbach und Ittersbach – Weiler vorsorglich zu vermeiden.⁴⁵⁸ Ferner bat die AVG darum, einen eventuell zu errichtenden Bahnhof Ittersbach nicht am Rande der Ortschaft, sondern in der Ortsmitte in der Nähe des Rathauses vorzusehen.⁴⁵⁹ Der Mitarbeiter des Regierungspräsidiums Ritzka sagte zu, diese Wünsche der AVG in seine Pläne einzuarbeiten, die bei zukünftigen Besprechungen als Grundlage dienen sollten.⁴⁶⁰

Am 9. Mai 1968 waren in einem weiteren Gespräch zwischen dem Regierungspräsidium Nordbaden und der AVG die Möglichkeiten der Trassenführung für die Verlängerung bis nach Ittersbach erneut besprochen worden.⁴⁶¹ Dem Protokoll ist zu entnehmen, dass sich

⁴⁵⁵ Vgl. Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH: Aktenvermerk. Karlsruhe, 17. Oktober 1967. AVG-Registratur. Aktenzeichen 378.1, VII. BA – Weiterführung der Albtalbahn von Langensteinbach nach Ittersbach.

⁴⁵⁶ Vgl. ebd.

⁴⁵⁷ Vgl. Landratsamt Karlsruhe: Brief an die AVG. Karlsruhe, 13. Dezember 1967. AVG-Registratur. Aktenzeichen 378.2.1, VII. BA – Planung.

⁴⁵⁸ Vgl. Albtal-Verkehrs-Gesellschaft: Riedinger, Fritz: Aktenvermerk. Karlsruhe, 1. Februar 1968. AVG-Registratur. Aktenzeichen 378.2.1, VII. BA – Planung.

⁴⁵⁹ Vgl. ebd.

⁴⁶⁰ Vgl. ebd.

⁴⁶¹ Vgl. Protokoll über eine Besprechung bei der AVG am 9. Mai 1968 des Regierungspräsidiums Nordbaden per Brief. Karlsruhe, 16. Mai 1968. AVG-Registratur. Aktenzeichen 378.2.1, VII. BA – Planung.

beide auf eine denkbare Trassenführung geeinigt hatten. Unter der Annahme, dass die Stadt Pforzheim die Kleinbahn Pforzheim Ittersbach einstellen würde, sollte die zukünftige AVG-Linie im damals geplanten späteren Ortszentrum mit einer Wendeschleife enden, da die Bahn dann nicht mehr an die alte, nicht besonders günstige Lage des Bahnhofs gebunden wäre.⁴⁶² Stattdessen läge eine Trassenführung, die die „beiden recht unübersichtlichen und gefährlichen Kreuzungen mit Verkehrsstraßen (L 620, K 190)“ vermiede, im Interesse der Öffentlichkeit.⁴⁶³

Während eines Orkans im Frühjahr 1968 wurde die Oberleitung der Kleinbahn Pforzheim – Ittersbach so stark beschädigt, dass der Verkehr eingestellt werden musste.⁴⁶⁴ Am 3. August 1968 wurde die Strecke auch formell stillgelegt.⁴⁶⁵

1969 schaltete sich die Gemeinde Ittersbach in Person ihres Bürgermeisters Franz Würll wieder in die Planungen ein.⁴⁶⁶ In einer Besprechung am 11. Juli 1969 hielt die AVG die vom Regierungspräsidium vorgeschlagene Lage der Wendeschleife am Ortsrand Ittersbach für nicht sinnvoll, „die Albtalbahn müsse in das Zentrum der Wohnbebauung geführt werden.“⁴⁶⁷ Am 17. Juli besprach man dann die mögliche Lage der Trasse vor Ort in Langensteinbach, wobei Vertreter der Landratsämter Karlsruhe und Pforzheim, des Straßenbauamtes Karlsruhe, der Forstbehörde, der AVG sowie der Bürgermeister von Langensteinbach teilnahmen. Man einigte sich darauf, dass die Strecke zum größten Teil auf der Trasse der alten Albtalbahn verlaufen solle.⁴⁶⁸ Dies bedeutete jedoch, dass abgesehen von einem geplanten Neubaugebiet „Siedlung Hamberg“ Spielberg nicht an die Bahn angeschlossen würde.⁴⁶⁹

Es war der Innenminister des Landes Baden-Württemberg, Walter Krause, der den Weiterbau von Langensteinbach bis Ittersbach als Erster wieder in die öffentliche Diskussion brachte.⁴⁷⁰ Er knüpfte den (Wiederauf-)Bau jedoch an die Bedingung, dass in Spielberg ein

⁴⁶² Vgl. ebd.

⁴⁶³ Zitat ebd.

⁴⁶⁴ Interview mit Günter Metz, Ortsvorsteher von Ittersbach, am 12. November 2010.

⁴⁶⁵ Vgl. Bindewald, Klaus: Chronik 2009 des Verkehrswesens in der Region Karlsruhe. Bad Herrenalb 2010. S. 29

⁴⁶⁶ Vgl. Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH: Riedinger, Fitz: Aktenvermerk. Karlsruhe, 22. Juli 1969. AVG-Registatur. Aktenzeichen 378.2.1, VII. BA – Planung.

⁴⁶⁷ Zitat ebd.

⁴⁶⁸ Vgl. ebd.

⁴⁶⁹ Vgl. ebd.

⁴⁷⁰ Vgl. Bindewald, Klaus: Die Albtalbahn: Geschichte mit Zukunft. Von der Schmalspurbahn zur modernen Stadtbahn. Ubstadt-Weiher 1998. S. 94.

Neubaugebiet im Bereich des Ortsteils Hamberg entstehen sollte.⁴⁷¹ Doch dieses existiert bis heute nicht.⁴⁷²

Das fehlende Neubaugebiet in Hamberg war aber nicht das einzige Problem, das der Verlängerung der Strecke von Langensteinbach bis Ittersbach im Wege stand. So bemängelte die AVG,⁴⁷³ dass ihrer Auffassung nach der in Zusammenarbeit mit Ritzka, einem Mitarbeiter des Regierungspräsidiums Nordbaden, aufgestellte Flächennutzungsplan in keiner Weise verwirklicht werde.⁴⁷⁴ Beispielsweise sei das Gelände für die künftig vorgesehene Wendeschleife in die Nähe des Ittersbacher Rathauses verlegt und die Unterführung der ehemaligen Bahnstrecke Pforzheim – Ittersbach zugeschüttet worden.⁴⁷⁵ In der Nähe des Industriegebietes Ittersbach war ein für die Trasse der Albtalbahn vorgesehenes Grundstück sogar verkauft worden⁴⁷⁶ und eine Wohnsiedlung in einer Art und Weise geplant, die die vorgesehene Trassenführung ebenfalls unmöglich gemacht hätte.⁴⁷⁷ Außerdem bestand nach wie vor das Problem, dass Ittersbach im Landkreis Pforzheim lag, der sich an den Kosten für die Verlängerung der Albtalbahn nicht beteiligen wollte.

Im Zuge der Gebietsreform der 1960er und 1970er Jahre⁴⁷⁸ änderten sich auch im Bedienungsgebiet der AVG die Grenzen der Gebietskörperschaften. So wurde der alte Landkreis Bruchsal nahezu komplett dem Landkreis Karlsruhe zugeschlagen. Der Landkreis Pforzheim wuchs beträchtlich: Hier wurden Teile des Landkreises Vaihingen und weiterer Landkreise hinzugefügt und der neue Landkreis in Enzkreis umbenannt.

Für Ittersbach hatte die Gebietsreform positive Folgen: Allen Beteiligten war klar, dass Ittersbach aufgrund seiner geringen Einwohnerzahl von etwa 2.400 Einwohnern⁴⁷⁹ nicht selbstständig bleiben konnte. Daher beschloss man in Ittersbach, nicht zuletzt auch wegen der

⁴⁷¹ Vgl. ebd. S. 94.

⁴⁷² Vgl. ebd. S. 94.

⁴⁷³ Vgl. Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH: Ludwig, Dieter: Aktenvermerk. Karlsruhe, 19. Mai 1971. AVG-Registrierung. Aktenzeichen 378.2.1, VII. BA – Planung.

⁴⁷⁴ Vgl. ebd.

⁴⁷⁵ Vgl. ebd.

⁴⁷⁶ Vgl. ebd.

⁴⁷⁷ Vgl. ebd.

⁴⁷⁸ Vgl. Gebietsreform: Alle Macht den Bürokraten. Weniger Gemeinden, größere Kreise – Jahrhundertwerk oder Schildbürgerstreich? Der Spiegel Nr. 23/1977. S. 74–86. Hamburg 1977.

⁴⁷⁹ Vgl. Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH: Weiterführung der Albtalbahn von Langensteinbach nach Ittersbach. Erläuterungsbericht. Begründung des Antrages auf Gewährung von Zuwendungen für die Weiterführung der Albtalbahn innerhalb der Gemeinde Karlsbad, Landkreis Karlsruhe, von Langensteinbach über Spielberg nach Ittersbach. Karlsruhe 1972. S. 6. Archiv AVG Gebäude T7, Keller, ohne Aktenzeichen.

verkehrlichen Orientierung nach Karlsruhe,⁴⁸⁰ die Gunst der Stunde zu nutzen, wechselte 1971 aus dem Landkreis Pforzheim in den Landkreis Karlsruhe und schloss sich mit den Gemeinden Langensteinbach, Spielberg, Auerbach und Mutschelbach zur neuen Gemeinde Karlsbad zusammen.

Als Folge des Landkreiswechsels wurde somit ein Problem der Verlängerung der Albtalbahn von Langensteinbach nach Ittersbach gelöst: Der an der verkehrlichen Anbindung Ittersbachs wenig interessierte Landkreis Pforzheim⁴⁸¹ war für Ittersbach nicht mehr zuständig (1968 war die Kleinbahn Pforzheim – Ittersbach endgültig stillgelegt worden,⁴⁸² und Ittersbach fühlte sich infolgedessen erst recht vom Kreis Pforzheim vernachlässigt⁴⁸³). Daher war es auch nicht mehr notwendig, die Verantwortlichen im Kreis Pforzheim bzw. im neuen Enzkreis davon zu überzeugen, sich an der Finanzierung der Strecke zu beteiligen.

Dass Ittersbach wieder an die Albtalbahn angeschlossen werden sollte, war folgerichtig im Fusionsvertrag vom 23. Juli 1971 zwischen Ittersbach und den restlichen Ortsteilen von Karlsbad vereinbart worden⁴⁸⁴ und, wie sich der ehemalige Ortsvorsteher von Ittersbach Eugen Kern erinnert, die Bedingung für den Beitritt Ittersbachs zu Karlsbad.⁴⁸⁵ Des Weiteren war die schon vorher bestehende Orientierung Ittersbachs Richtung Ettlingen und Karlsruhe durch das Argument verstärkt worden, es gebe nur wenige Arbeitnehmer, die aus dem Enzkreis nach Ittersbach zum Arbeiten kämen. Auch zum Einkaufen oder zur Freizeitgestaltung führen die Ittersbacher nach Ettlingen oder Karlsruhe.⁴⁸⁶ Die Kinder gingen überwiegend in Langensteinbach in die Schule oder andernfalls meistens in Ettlingen oder Karlsruhe.⁴⁸⁷ Er fasste wörtlich zusammen: „Ich habe den Beschluss [sich Karlsbad anzuschließen] zu keinem Zeitpunkt bereut.“⁴⁸⁸

⁴⁸⁰ Interview mit Günter Metz, Ortsvorsteher von Ittersbach, am 12. November 2010.

⁴⁸¹ Interview mit Eugen Kern, ehemaliger Ortsvorsteher von Ittersbach, am 12. November 2010.

⁴⁸² Vgl. Bindewald, Klaus: Chronik 2009 des Verkehrswesens in der Region Karlsruhe. Bad Herrenalb 2010. S. 29.

⁴⁸³ Interview mit Günter Metz, Ortsvorsteher von Ittersbach, am 12. November 2010.

⁴⁸⁴ Vgl. Gemeindeverwaltung Karlsbad (Hrsg.), Druck und Verlag: Nussbaum Oswald: Mitteilungsblatt der Gemeinde Karlsbad. „Eröffnung der AVG-Bahnlinie von Langensteinbach über Spielberg nach Ittersbach. Sondernummer. Freitag, 10. Oktober. Jahrgang 1975. S. 8. Weil der Stadt, 1975.

Und: Interview mit Eugen Kern, ehemaliger Ortsvorsteher von Ittersbach, am 12. November 2010.

⁴⁸⁵ Interview mit Eugen Kern, ehemaliger Ortsvorsteher von Ittersbach, am 12. November 2010.

⁴⁸⁶ Interview mit Eugen Kern, ehemaliger Ortsvorsteher von Ittersbach, am 12. November 2010.

⁴⁸⁷ Interview mit Eugen Kern, ehemaliger Ortsvorsteher von Ittersbach, am 12. November 2010.

⁴⁸⁸ Zitat Interview mit Eugen Kern, ehemaliger Ortsvorsteher von Ittersbach, am 12. November 2010.

3.2.3 Wiederaufnahme der konkreten Planungen der Verlängerung Langensteinbach – Ittersbach

Sehr bald nach der Gründung der Gemeinde Karlsbad forderte Ittersbach, vehementer denn je, die Fortführung der Albtalbahn von Langensteinbach bis Ittersbach „um den Verkehrsbruch zu beseitigen.“⁴⁸⁹ „Auch für die Industrie sei die Linie notwendig, um Arbeitskräfte zu sichern.“⁴⁹⁰, so der Ittersbacher Ortsvorsteher Würfl laut den BNN, „es nütze nichts, wenn Arbeitsplätze vorhanden sein, die nicht besetzt werden könnten.“⁴⁹¹ Er sagte weiterhin, dass man in Ittersbach hoffe, „daß das ewige Gerangel um die Weiterführung der AVG-Linie bald zu Ende sein werde, da in den nächsten Tagen eine Kommission der AVG erwartet wird.“⁴⁹² Auch der Karlsruher Landrat Ditteney wollte bei dieser Besprechung anwesend sein.⁴⁹³

Für diese Wünsche fand Ittersbach die Unterstützung im Kreisrat, so zum Beispiel vom langjährigen Langensteinbacher Bürgermeister Ried in einer Kreistagssitzung am 8. März 1973, denn schließlich sei die mögliche Verlängerung der Albtalbahn von Langensteinbach bis Ittersbach der wichtigste Grund für die Gemeinde Ittersbach gewesen, sich bei der Kreisreform dem Landkreis Karlsruhe und nicht dem Enzkreis anzuschließen.⁴⁹⁴

3.2.4 Trassenführung: Über Spielberg – oder nicht?

Die Trasse der „alten“ Albtalbahn hatte östlich von Spielberg vorbeigeführt, sodass der Bahnhof einige hundert Meter östlich der Ortschaft gelegen hatte.⁴⁹⁵ Für die neue Trassenführung wünschte die Gemeinde Karlsbad, insbesondere der Ortsteil Spielberg, einen Anschluss Spielbergs an die Albtalbahn, indem die Trasse durch den Ortskern

⁴⁸⁹ Zitat. BNN: „Erster Besuch im Ortsteil Ittersbach: Dr. Ditteney nahm Kontakt mit dem neuen Kind auf. Informationsfahrt durch das Industriegebiet und Fragestunde.“ Karlsruhe, 04. Oktober 1971. AVG-Registatur. Aktenzeichen 378.6, VII. BA – Pressemeldungen.

⁴⁹⁰ Zitat ebd.

⁴⁹¹ Zitat ebd.

⁴⁹² Zitat ebd.

⁴⁹³ Vgl. ebd.

⁴⁹⁴ Vgl. BNN, Ausgabe Ettlingen: „Bund und Land haben zugestimmt: 1,5 Millionen DM aus der Kreiskasse für die AVG-Linie bis nach Ittersbach. Noch in diesem Jahr könnte die Baumaßnahme eingeleitet werden.“ Karlsruhe, 09. März 1973. AVG-Registatur. Aktenzeichen 378.6 VII. BA Pressemeldungen.

⁴⁹⁵ Vgl. Iffländer, Helmut: Die Albtalbahn. Von der Bimmelbahn zum modernen Nahverkehrsbetrieb. München 1987.S. 144 f.

hindurchgeführt werden sollte.⁴⁹⁶ Dieser Anschluss war im Fusionsvertrag der Gemeinde Karlsbad vereinbart worden.⁴⁹⁷

Der für das Projekt zuständige Planungsingenieur der AVG, der damalige Oberbaurat Dieter Ludwig, erklärte jedoch, dass es unmöglich sei, den Ortskern von Spielberg anzufahren,⁴⁹⁸ denn „gerade hier haben sich (...) eine Reihe angeblich unüberwindlicher Schwierigkeiten ergeben, die einen direkten Anschluss des Ortsteils Spielberg im Wege stehen sollen“,⁴⁹⁹ gaben die BNN aus einer Sitzung des Ortschaftsrats Spielberg wieder. Ludwig habe jedoch zugesagt, eine genaue Untersuchung folgen zu lassen.

Diese Untersuchung war erfolgreich. Ludwig fand eine Trasse, die in Langensteinbach kurz vor der Endhaltestelle Langensteinbach Süd von der bestehenden Strecke abzweigt. Die bestehende Endhaltestelle musste aufgegeben und durch den neuen Haltepunkt St. Barbara ersetzt werden. Dort wurde für die Züge, die nur bis Langensteinbach fahren sollten eine neue Wendeschleife geplant und später errichtet.⁵⁰⁰ Von dort wird die Strecke über Spielberg und weiter nach Ittersbach zum heutigen Endpunkt der Strecke „Ittersbach Rathaus“ geführt.⁵⁰¹ Am 8. August 1972 stimmte der Gemeinderat Karlsbads der Streckenführung grundsätzlich zu.⁵⁰² Und am Samstag, den 12. August 1972, konnten die BNN in einem Artikel über eine Gemeinderatssitzung in Karlsbad berichten, dass „der geplante Ausbau der AVG von Langensteinbach nach Ittersbach über Spielberg (...) möglich [ist].“⁵⁰³ Allerdings führte diese nicht wie gewünscht direkt durch die Ortsmitte, sondern entlang der Ostseite Spielbergs, nun jedoch erheblich näher am Ortskern als früher. Der neue Haltepunkt Spielberg Bahnhof

⁴⁹⁶ Vgl. BNN: „Kommt AVG-Anschluss für Spielberg? Lebhaftige Diskussion im Karlsbader Gemeinderat / Entscheidung wurde vertagt.“ Karlsruhe, 19. Juni 1972. AVG-Registrator. Aktenzeichen 378.6, VII. BA – Pressemeldungen.

⁴⁹⁷ Vgl. ebd.

⁴⁹⁸ Vgl. BNN: „Spielberg fordert Anschluss an AVG. Der Ortschaftsrat erinnert an Abmachungen des Fusionsvertrages.“ Karlsruhe, 30. Juni 1972. AVG-Registrator. Aktenzeichen 378.6, VII. BA – Pressemeldungen.

⁴⁹⁹ Zitat ebd.

⁵⁰⁰ Vgl. Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH: Presse-Information anlässlich der Eröffnung der Neubaustrecke in Karlsbad vom Ortsteil Langensteinbach nach den Ortsteilen Spielberg und Ittersbach am Donnerstag, 16. Oktober 1975. Teil Baubeschreibung. Karlsruhe 1975. S. 1. Archiv Allgeier Aktenzeichen A-36

⁵⁰¹ Vgl. Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH: Presse-Information anlässlich der Eröffnung der Neubaustrecke in Karlsbad vom Ortsteil Langensteinbach nach den Ortsteilen Spielberg und Ittersbach am Donnerstag, 16. Oktober 1975. S. 2. Karlsruhe 1975. AVG-Registrator. Aktenzeichen 378.9, VII. BA – Vertrag.

⁵⁰² Vgl. ebd.

⁵⁰³ Zitat BNN: „Innenministerium akzeptiert Trasse: Bald AVG-Strecke nach Ittersbach über Spielberg. Bebauungspläne „Unterm und Oberm Berg“ gebilligt / Bebauungsplan „Industriegebiet“ geändert.“ Karlsruhe, 12. August 1972. AVG-Registrator. Aktenzeichen 378.6, VII. BA – Pressemeldungen.

konnte nach diesen Planungen direkt am Friedhof und somit in unmittelbarer Nähe des Ortskerns von Spielberg eingerichtet werden.⁵⁰⁴

⁵⁰⁴ Vgl. ebd.

Und Bindewald, Klaus: Die Albtalbahn: Geschichte mit Zukunft. Von der Schmalspurbahn zur modernen Stadtbahn. Ubstadt-Weiher 1998. Abbildung S. 99.

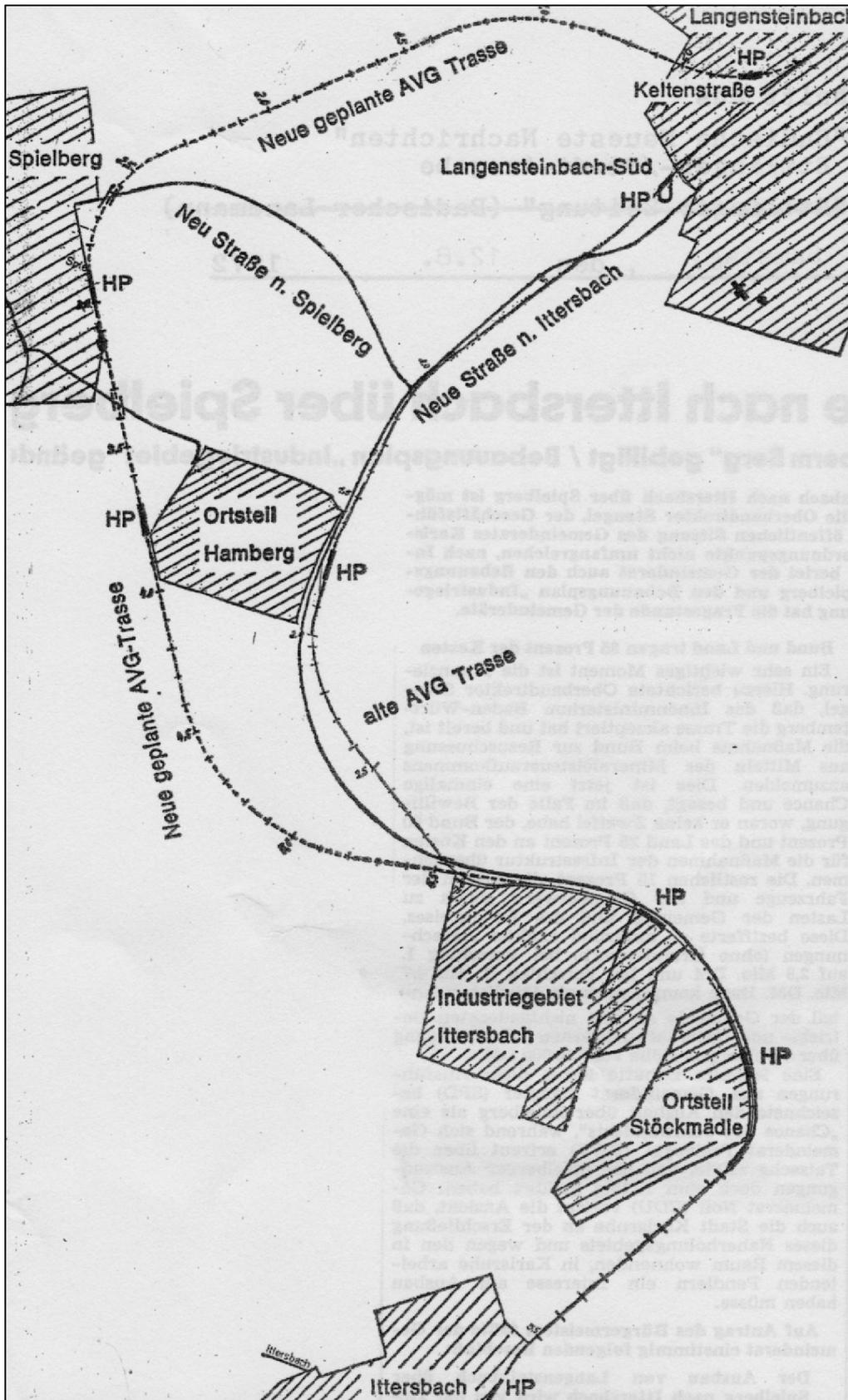


Abbildung 1: „Bald AVG-Strecke über Spielberg“⁵⁰⁵

⁵⁰⁵ Aus BNN vom 12. August 1972. AVG-Registatur. Aktenzeichen 378.6 VII. BA Pressemeldungen.

Man musste dafür jedoch in Kauf nehmen, dass die Züge dadurch im Vergleich zu der alten Streckenführung größere Höhenunterschiede und größere Steigungen als auf der alten Trasse⁵⁰⁶ (85 statt 40 Meter)⁵⁰⁷ bewältigen müssen.

3.2.5 Die Finanzierung der Strecke Langensteinbach – Ittersbach

Am 18. März 1971 wurde das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) ausgefertigt, das für die weitere Entwicklung des Karlsruher Modells eine der wichtigsten Voraussetzungen werden sollte. Es trat am 1.3.1972 in Kraft.⁵⁰⁸ In diesem Gesetz wurde die Finanzierung von Straßenverkehrs- und Schienenwegen der Kommunen und Länder geregelt. Nicht enthalten waren finanzielle Zuweisungen für die Deutsche Bundesbahn, diese wurden durch andere Gesetzen geregelt. Für den Schienenverkehr in Baden-Württemberg hatte dies zur Folge, dass bei Investitionen in die Infrastruktur des Schienenverkehrs 60 % der nach dem Gesetz der zuwendungsfähigen Investitionskosten in die Infrastruktur mit Bundesmitteln bezuschusst wurden, weitere 25 % mit Landesmitteln. Für die Gemeinden und Kommunen verblieben somit lediglich 15 % Eigenanteil.⁵⁰⁹ Da jedoch in der Regel nicht sämtliche Kosten als zuwendungsfähig anerkannt wurden, betrug der kommunale Komplementäranteil im Allgemeinen etwa 20 %.⁵¹⁰

Aus diesem Gesetz folgte, dass die finanziellen Mittel des Landes und der beteiligten Gebietskörperschaften anteilmäßig deutlich geringer ausfallen konnten als beim Ausbau der vorher umgebauten Streckenabschnitte.

Darüber hinaus stellte die Stadt Karlsruhe für die Verlängerung der Strecke von Langensteinbach nach Ittersbach, abweichend von den bisherigen Vereinbarungen, diesmal eine Bedingung. Der Karlsruher Oberbürgermeister Otto Dullenkopf vertrat die Meinung:

⁵⁰⁶ Interview mit Günter Metz, Ortsvorsteher von Ittersbach, am 12. November 2010.

Die Steigung auf dem Streckenabschnitt beträgt bis zu 40 Promille.

Vgl. Streckenblatt Albtalbahn. „9420 Albtalbahnhof – Bad Herrenalb, 9421 Busenbach – Ittersbach“. Internetauftritt der AVG, www.avg.info. Zugriff 17. November 2010, Menüpunkt Infrastruktur/ Zugangsbedingungen und Preise, Download http://213.144.24.67/avg/documentenpool/Trassenpreiskataloge/100308:Streckendatenblatt_Albtalbahn.pdf.

⁵⁰⁷ Vgl. BNN: „Innenministerium akzeptiert Trasse: Bald AVG-Strecke nach Ittersbach über Spielberg. Bebauungspläne „Unterm und Oberm Berg“ gebilligt / Bebauungsplan „Industriegebiet“ geändert.“ Karlsruhe, 12. August 1972. AVG-Registatur. Aktenzeichen 378.6, VII. BA – Pressemeldungen.

⁵⁰⁸ Vgl. <http://www.Buzer.de/Gesetz/3895/>. Zugriff 17. November 2010.

⁵⁰⁹ Vgl. Bundesministerium der Justiz: Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz – GVFG). <http://www.gesetze-im-Internet.de/gvfg/BJNR00239071.html>. Zugriff 17. November 2010.

⁵¹⁰ Ob eine Investition volkswirtschaftlich sinnvoll und somit förderungswürdig ist oder nicht, wird mittels einer standardisierten Berechnung nachgeprüft.

„Wenn die Gemeinde Karlsbad und eventuell der Landkreis gewillt sind, das Risiko zu übernehmen, ist alles klar.“⁵¹¹ Die Stadt Karlsruhe wollte sich also, anders als bei den Strecken Karlsruhe – Herrenalb und Busenbach – Langensteinbach, dieses Mal nicht an den Kosten des Streckenbaus beteiligen und auch nicht für ein eventuelles Betriebsdefizit einstehen. Dies wird auch aus der Ergänzung des AVG-Geschäftsführers Kurt Stengel zur Stellungnahme des Vorsitzenden des Aufsichtsrats, des Karlsruher Oberbürgermeister Otto Dullenkopf deutlich: „Wenn die Zusagen des Bundes und des Landes vorliegen, bedarf es nur noch eines Vertrags zwischen der Gemeinde Karlsbad und der AVG.“⁵¹² Dieses Mal also sollte es kein Vertrag werden, an dem die Stadt Karlsruhe selbst als Vertragspartei (und somit Zahlungspflichtiger) beteiligt war, sondern nur die städtische Tochter AVG als ausführende Gesellschaft ohne sich finanziell zu engagieren.

Der Landkreis Karlsruhe hingegen versuchte, auch bei dieser Ausbaumaßnahme die AVG bzw. die Stadt Karlsruhe finanziell zu beteiligen. In einem Brief vom 12. November 1973 wurde vorgeschlagen, dass von den 15 % Komplementärmitteln des Infrastrukturausbaus (1.680.000 DM) die AVG und der Landkreis Karlsruhe je 500.000 DM übernehmen sollten, die verbleibenden 680.000 DM sollte die Gemeinde Karlsbad tragen.⁵¹³ Der Landkreis konnte sich in diesem Fall jedoch nicht durchsetzen.

Oberbürgermeister Dullenkopf agierte hier also anders als sein Vorgänger Klotz: Er wollte, dass das Risiko von denen getragen wird, die von der Maßnahme hauptsächlich profitierten, d. h. also vom Landkreis Karlsruhe und der Gemeinde Karlsbad.

Auf den Vorschlag des Landkreises Karlsruhe, die Zuschüsse des Landkreises zu diesem Projekt als Kapitalerhöhung bei der AVG zu werten,⁵¹⁴ also auf das Angebot des Landkreises, sich an der AVG zu beteiligen, ging Dullenkopf nicht ein. Er antwortete in einem Schreiben am 29. Oktober 1973:

„Die Stadt Karlsruhe strebte damals [1957] eine Verteilung des nicht überschaubaren Risikos an, das sich aus der Neugründung der AVG und den damit übernommenen

⁵¹¹ Zitat Protokoll der 48. Aufsichtsratssitzung am 22. Dezember 1972. S. 10. AVG-Registatur. Aktenzeichen 101/5 b.

⁵¹² Zitat ebd. S. 10.

⁵¹³ Vgl. Landratsamt Karlsruhe, Kreiskämmerei: Brief an die Albtal-Verkehrs-Gesellschaft. Karlsruhe, 12. November 1973. AVG-Registatur. Aktenzeichen 378/9, VII. Vertrag BA – Vertrag.

⁵¹⁴ Vgl. Landratsamt Karlsruhe, Der Landrat: Brief an die Albtal-Verkehrs-Gesellschaft. Karlsruhe, 22. Oktober 1973. AVG-Registatur. Aktenzeichen 378/9, VII. Vertrag BA – Vertrag.

Verpflichtungen, wie zum Beispiel Umbau und Modernisierung der gesamten Albtabahn, ergab.

Da ein Großteil der Bahnstrecke im Landkreis Karlsruhe verläuft, wodurch die damaligen Investitionen größtenteils auf der Bevölkerung des Landkreises zugutekam, war die Stadt Karlsruhe der Auffassung, dass der Vorschlag, die Beteiligung des Landkreises an der AVG, den gegebenen Verhältnissen entspreche und keine unbillige Forderung an den Landkreis darstelle. Trotzdem hat der Landkreis Karlsruhe damals eine Beteiligung abgelehnt.

Nachdem die Stadt Karlsruhe das zunächst nicht überschaubaren Risiko tragen musste und sich die AVG zwischenzeitlich, hauptsächlich durch Bemühungen der Stadt Karlsruhe, zu einem Unternehmen entwickelt hat, das sich vornehmlich durch seine Nebenbetriebe selbst trägt, während der Bahnbetrieb mit Defizit arbeitet, ist die Stadt Karlsruhe als Gesellschafterin und die AVG der Auffassung, dass keine Veränderung des Beteiligungsverhältnisses vorgenommen werden soll.⁵¹⁵

Dass sich der Landkreis Karlsruhe nun doch an der AVG beteiligen wollte, lag an den beteiligten Personen: Der neue Landrat Dr. Bernhard Ditteney war dem Nahverkehr und auch der AVG gegenüber bedeutend positiver eingestellt als sein Vorgänger Landrat Groß und im Gegensatz zu diesem bereit, wirtschaftliche Risiken zu übernehmen und zu tragen.⁵¹⁶ In diesem Sinn hatte Ditteney, der sich als Verfechter des öffentlichen Nahverkehrs erwies, auch die finanziellen Spielräume geschaffen, indem er als eine seiner ersten Maßnahmen im Amt des Landrats die Kreisumlage erhöhte, um den Ausbau und Betrieb des Nahverkehrs im Landkreis Karlsruhe zu finanzieren.⁵¹⁷ Ganz abgesehen davon unterstützte er den ÖPNV auch stets politisch, sowohl in den Gremien des Landkreises als auch in den Städten und Gemeinden und in der Öffentlichkeit. Diese Politik wurde von seinem Nachfolger Claus Kretz fortgeführt: Auch in dessen Amtszeit wurde der weitere Ausbau des Karlsruher Modells im Landkreis Karlsruhe gefördert, und der Landkreis übernahm Komplementärfinanzierungen

⁵¹⁵ Zitat Albtabal-Verkehrs-Gesellschaft mbH: der Vorsitzende des Aufsichtsrats: Brief an den Landrats des Landkreises Karlsruhe. Karlsruhe, 29. Oktober 1973. AVG-Registatur. Aktenzeichen 378/9, VII. Vertrag BA – Vertrag.

⁵¹⁶ Interview mit Rupert Bruder am 15. Juli 2012.

⁵¹⁷ Vgl. Die Rheinpfalz: „Früher Frontalzusammenstoß, jetzt reine Harmonie. Hintergrund: Der Ausbau der Stadtbahn hat ein bisschen länger gedauert – Seit Mitte der 1990er Jahre gab es entsprechende Pläne.“ Ludwigshafen, 08. Dezember 2010. KVV-Registatur. Aktenzeichen 103/5. Heft 12/2010. Und: Bürgermeisteramt Eppingen – Ordnungsamt –: Staub: Verlängerung der Stadtbahn Karlsruhe/Bretten nach Eppingen. Kurzprotokoll über den Gesprächstermin am Mittwoch, 27. Oktober 1993 in Eppingen. Eppingen, 27. Oktober 1993. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/60.6.2.0 Betrieb Stadtbahn. Strecke Bretten – Eppingen. Heft 1.

und Betriebsdefizite und trug beträchtliche wirtschaftliche Risiken für Bau und Betrieb des ÖPNV/SPNV.⁵¹⁸

Aber auch die Reaktion der Stadt Karlsruhe bzw. des Oberbürgermeisters Dullenkopf auf das Angebot der Beteiligung an der AVG ist verständlich: Jetzt, da das Unternehmen keine Verluste auswies und die größten Risiken ausgestanden waren, wollte man keine Beteiligung eines Dritten, sondern die Früchte der Arbeit selbst genießen.

Für den Streckenabschnitt Langensteinbach – Ittersbach gingen die Beteiligten von einem Gesamtaufwand von 14,2 Millionen DM aus (1972), von denen 3 Millionen DM auf die Beschaffung von vier Straßenbahn-Fahrzeugen und die restlichen 11,2 Millionen DM auf den Bau der Infrastruktur entfielen.⁵¹⁹ Von diesen 11,2 Millionen DM wiederum kostete die Streckenführung über Spielberg etwa 3,0 Millionen DM.⁵²⁰

Nachdem die Gemeinde Karlsbad dem Vorhaben grundsätzlich zugestimmt hatte, nahm die AVG Verhandlungen mit dem zuständigen Ministerium für Wirtschaft, Mittelstand und Verkehr Baden-Württemberg sowie mit dem Bundesministerium für Verkehr in Bonn auf. Am 20. Februar 1973 stimmten Bund und Land dem Antrag auf Gewährung von Zuschüssen in Höhe von insgesamt 85 % der Infrastrukturkosten, gemäß dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz, zu.⁵²¹

Dem Vertrag über das Projekt stimmten am 28. September 1973 der Gemeinderat von Karlsbad,⁵²² am 31. Oktober 1973 der Aufsichtsrat der AVG⁵²³ und schließlich am 14. November 1973 der Kreistag des Landkreises Karlsruhe zu, sodass der Vertrag am 20. November 1973 abgeschlossen werden konnte.⁵²⁴

⁵¹⁸ Interview mit Rupert Bruder am 15. Juli 2012.

⁵¹⁹ Vgl. Vertrag zwischen dem Landkreis Karlsruhe, der Gemeinde Karlsbad und der AVG. Vom 20. November 1973. S. 2. AVG Vertragsarchiv lfd. Nummer 692; Aktenzeichen 378/9.

⁵²⁰ Vgl. BNN: „Innenministerium akzeptiert Trasse: Bald AVG-Strecke nach Ittersbach über Spielberg. Bebauungspläne „Unterm und Oberm Berg“ gebilligt / Bebauungsplan „Industriegebiet“ geändert.“ Karlsruhe, 12. August 1972. AVG-Registatur. Aktenzeichen 378.6, VII. BA – Pressemeldungen.

⁵²¹ Vgl. Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH: Presse-Information anlässlich der Eröffnung der Neubaustrecke in Karlsbad vom Ortsteil Langensteinbach nach den Ortsteilen Spielberg und Ittersbach am Donnerstag, 16. Oktober 1975. S. 2 f. Karlsruhe 1975. AVG-Registatur. Aktenzeichen 378.9, VII. BA – Vertrag.

⁵²² Vgl. ebd. S. 3.

⁵²³ Vgl. Protokoll der 50. Aufsichtsratssitzung am 31. Oktober 1973. S. 5. AVG-Registatur. Aktenzeichen 101/5 b.

⁵²⁴ Vgl. Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH: Presse-Information anlässlich der Eröffnung der Neubaustrecke in Karlsbad vom Ortsteil Langensteinbach nach den Ortsteilen Spielberg und Ittersbach am Donnerstag, 16. Oktober 1975. S. 3. Karlsruhe 1975. AVG-Registatur. Aktenzeichen 378.9, VII. BA – Vertrag.

§ 2i dieses Vertrags regelt die Finanzierung der Infrastruktur folgendermaßen: Von den für den Streckenbau notwendigen 11,2 Millionen DM sollten nach dem Gemeindefinanzierungsgesetz 60 % vom Bund und 25 % vom Land Baden-Württemberg aufgebracht werden, die Komplementärmittel in Höhe von 15 % stellten der Landkreis Karlsruhe (750.000 DM) und die Gemeinde Karlsbad (930.000 DM) als Zuschüsse zur Verfügung. Für Mehrkosten beim Streckenbau sollte die Gemeinde Karlsbad den Komplementäranteil allein übernehmen.⁵²⁵

Die Kosten von 3 Millionen DM für die vier achtsachsigen Straßenbahntriebwagen wurden folgendermaßen aufgeteilt: Je 750.000 DM sollten der Landkreis Karlsruhe und die Gemeinde Karlsbad zahlen (das entsprach zwei Fahrzeugen), die restlichen 1.500.000 DM sollte die AVG übernehmen. Eventuelle höhere Beschaffungskosten sollten folgendermaßen verteilt werden: 50 % sollten von der AVG, 32 % vom Landkreis Karlsruhe und 18 % von der Gemeinde Karlsbad übernommen werden.⁵²⁶

Damals war § 7 für die AVG einzigartig, in dem sich die Gemeinde Karlsbad verpflichtete „ein etwaiges Betriebsdefizit auf der Strecke Karlsbad/Langensteinbach-Karlsbad/Ittersbach zu übernehmen.“⁵²⁷

Aus heutiger Sicht war mehr noch als die Streckenerweiterung an sich der Vertrag bzw. die Finanzierung des Streckenneubaus und vor allem auch des Betriebsdefizits von Bedeutung, denn dieser Vertrag war das Vorbild für alle weiteren Verträge, die während des Ausbaus des Karlsruher Stadtbahnnetzes zwischen der AVG und den anliegenden und bedienten Gebietskörperschaften über die Finanzierung abgeschlossen wurden.⁵²⁸ Mit der Verlängerung von Langensteinbach nach Ittersbach wurde das Finanzierungsmodell entworfen, das Ausbau und Expansion des Karlsruher Modells erst möglich machte. Denn die Stadt Karlsruhe alleine wäre weder finanziell in der Lage noch willens gewesen, den Bau und den Betrieb eines

⁵²⁵ Vgl. Vertrag zwischen dem Landkreis Karlsruhe, der Gemeinde Karlsbad und der AVG. Vom 20. November 1973. S. 2. AVG Vertragsarchiv, lfd. Nummer 692; Aktenzeichen 378/9.

⁵²⁶ Vgl. ebd. S. 3.

⁵²⁷ Zitat ebd. S. 4.

Ein eventuell entstehendes Betriebsdefizit auf der Albtalbahn hatte bis dahin die AVG selbst zu tragen

⁵²⁸ Vgl. Gemeindeverwaltung Karlsbad (Hrsg.), Druck und Verlag: Nussbaum Oswald: Mitteilungsblatt der Gemeinde Karlsbad: Ohne Autor: Albtalbahn war Meilenstein für die Entwicklung der Albtalbahn. S. 6. In: Mitteilungsblatt Karlsbad. Nummer 43. Jahrgang 2000. Weil der Stadt, 26. Oktober 2000. S. 1 ff. AVG-Registrierung. Aktenzeichen 378.6, VII. BA – Pressemeldungen.

derartigen Stadtbahnnetzes zu finanzieren.⁵²⁹ Auch wenn zum Beispiel der damalige Neureuter Bürgermeister Hermann Meinzer das zunächst ausdrücklich ausschließen wollte. Seiner Meinung nach durfte diese Vereinbarung nicht zum Muster für den weiteren Stadtbahnausbau werden.⁵³⁰

„Die AVG fährt bald bis nach Ittersbach“⁵³¹, titelten die BNN am 22. November 1973 in ihrer Ettlinger Ausgabe und gaben ihrer Hoffnung Ausdruck: „noch in diesem Jahr kann mit dem Bau begonnen werden.“⁵³²

Ganz so schnell ging es dann allerdings doch nicht. Aber im Januar 1974 wurde mit dem Bau der Strecke Langensteinbach-Ittersbach begonnen. Zunächst führten starke und anhaltende Regenfälle dazu, dass die Erdarbeiten mehrfach unterbrochen werden mussten. Auch stieß man am Waldrand in der Nähe von Langensteinbach überraschend auf Felsen, die gesprengt werden mussten.⁵³³

Doch nicht nur schlechtes Wetter und Felsen verzögerten die Arbeiten, auch die Klagen eines Grundstücksbesitzers und einer Interessengemeinschaft vor dem Verwaltungsgericht Karlsruhe hielten den Bau auf Ittersbacher Gemarkung vorübergehend auf.⁵³⁴ Die Projektgegner reichten eine Klage ein, nach der „die Wiedereinrichtung einer Bahnlinie nach Ittersbach überhaupt nicht notwendig und ein schwerwiegender Ermessensfehler sei.“⁵³⁵ Das Verwaltungsgericht Karlsruhe hatte die Klage abgelehnt, die Kläger zogen daraufhin vor den baden-württembergischen Verwaltungsgerichtshof nach Mannheim.⁵³⁶ Verglichen mit heutigen Verfahren und Projekten erscheinen sowohl die Verzögerung als auch die Anzahl der Einsprüche sehr gering.

⁵²⁹ Vgl. ebd. S. 6.

⁵³⁰ Vgl. BNN, Stadt-Ausgabe: „Ein Beitrag zur Verbesserung des Nahverkehrs. Der Kreis Karlsruhe fördert die Weiterführung der AVG. Karlsbad ebenfalls stark beteiligt/Neun Kilometer Strecke.“ Karlsruhe, 16. November 1973. AVG-Registatur. Aktenzeichen 378.6 VII. BA Pressemeldungen.

⁵³¹ Zitat BNN: „Ein Projekt für insgesamt 14,2 Million DM: die AVG fährt bald bis nach Ittersbach. Dienstag wurde der Vertrag unterzeichnet/noch in diesem Jahr kann mit dem Bau begonnen werden“ Karlsruhe, 22 November 1973. AVG-Registatur. Aktenzeichen 378.9, VII. BA – Vertrag.

⁵³² Zitat ebd.

⁵³³ Vgl. BNN: Ab heute stehen die Signale auf Grün: Über 14700 Schwellen rollen die AVG-Gelenktriebwagen.“ Karlsruhe, 16. Oktober 1975. AVG-Registatur. Aktenzeichen 378.6, VII. BA – Pressemeldungen.

⁵³⁴ Vgl. BNN: „Die Erdarbeiten sind fast abgeschlossen: im Frühjahr 1975 fährt die AVG bis Karlsbad Ittersbach. Neue Trasse führt landschaftlich reizvoll durch Wiesen und Wälder. Verzögerung in Ittersbach durch Klage eines Grundstückbesitzers.“ Karlsruhe, 24. August 1974. AVG-Registatur. Aktenzeichen 378.6, VII. BA – Pressemeldungen.

⁵³⁵ Zitiert nach: ebd.

⁵³⁶ Vgl. ebd.

So erwies sich die Aussage der BNN am 24. August 1974 als zu optimistisch: „Im Frühjahr 1975 fährt die AVG bis Karlsbad-Ittersbach.“⁵³⁷ Erst am 16. Oktober 1975 konnte die Strecke nach 21 Monaten Bauzeit eröffnet werden.⁵³⁸

Gegenüber der ursprünglichen Ansetzung von 14,2 Millionen DM waren die Kosten gestiegen, sie betragen am Ende 16,5 Millionen DM. 1,3 Millionen DM Mehrkosten hatte die Infrastruktur verursacht, die vier Fahrzeuge kosteten mit 4 Millionen DM 1 Million DM mehr als geplant.⁵³⁹

Mit der Inbetriebnahme des 8,9 km langen Streckenabschnitts Langensteinbach – Ittersbach war die Umgestaltung der Albtalbahn von einer alten, maroden Schmalspurbahn in ein neues, modernes Verkehrsmittel im Wesentlichen abgeschlossen. In den nächsten Jahren folgten lediglich noch einige kleinere Verbesserungen und Streckenausbauten. Zwischen 1975 und 1984 wurde die Trassierung der Strecke verbessert und die Kurvenradien vergrößert, sodass auf der Albtalbahn im Personenverkehr mit Stadtbahnwagen nun nahezu durchgehend mit einer Streckenhöchstgeschwindigkeit von 80 km/h gefahren werden kann.⁵⁴⁰ Dieses, sowie der Einbau einiger zusätzlicher Gleiswechsel, ermöglichten auch die Einführung eines Eilzugkonzepts, das seit Mitte der Achtziger Jahre des 20. Jahrhunderts mit Stadtbahnwagen gefahren wird.

Weitere Verbesserungen waren eine neue Brücke über den Rangierbahnhof der Deutschen Bundesbahn, die 1977 gebaut wurde und eine alte Brücke aus dem Jahr 1913 ersetzte, die im zweiten Weltkrieg ohnehin schwer beschädigt worden war. Doch nicht nur der Zustand der Brücke verlangte einen Neubau, sondern auch die Tatsache, dass parallel zu den DB-Gleisen die Südtangente gebaut wurde, die von der Albtalbahn ebenfalls überquert werden muss.⁵⁴¹ Außerdem wurde zwischen 1988 und 1990 der Abschnitt zwischen dem Bahnhof Ettlingen

⁵³⁷ Zitat ebd.

⁵³⁸ Vgl. Gemeindeverwaltung Karlsbad (Hrsg.), Druck und Verlag: Nussbaum Oswald: Mitteilungsblatt der Gemeinde Karlsbad. „Eröffnung der AVG-Bahnlinie von Langensteinbach über Spielberg nach Ittersbach. Sondernummer. Freitag, 10. Oktober. Jahrgang 1975. Weil der Stadt, 1975. S. 8.

⁵³⁹ Vgl. ebd. S. 8.

⁵⁴⁰ Vgl. Bindewald, Klaus: Chronik 2009 des Verkehrswesens in der Region Karlsruhe. Bad Herrenalb 2010. S. 33–38.

⁵⁴¹ Vgl. Ludwig, Dieter: Trassenverbesserung der Albtalbahn durch Brückenneubau über DB-Rangierbahnhof Karlsruhe. In: Verkehr und Technik, Heft 7/78. Bielefeld 1978.

Stadt und Busenbach durchgehend zweigleisig ausgebaut, um die Zugfolge zwischen Busenbach und dem Albtalbahnhof erhöhen zu können.⁵⁴²

Heute fahren während der Hauptverkehrszeit pro Stunde und Richtung zwischen Busenbach und Ittersbach zwei Züge, bestehend aus zwei Triebwagen mit einer Gesamtlänge von 65 m oder 75 m und einem Gesamtfassungsvermögen von bis zu 450 Fahrgästen pro Zug. Das Angebot wird in Lastrichtung durch Eilzüge im 30-Minuten-Takt verdichtet.

3.2.6 Die Verkehrsentwicklung auf der Albtalbahn

Im Jahr 1953, vier Jahre vor der Übernahme der Albtalbahn durch die AVG, waren 6,4 Millionen Fahrgäste mit den im Prinzip schrottreifen Zügen der Albtalbahn gefahren.⁵⁴³

1971, zehn Jahre nach der Fertigstellung des Umbaus der Talstrecke Karlsruhe – Herrenalb und fünf Jahre nach der Modernisierung der Seitenstrecke Busenbach – Langensteinbach, nutzten 6,1 Millionen Fahrgäste die Albtalbahn,⁵⁴⁴ also etwa 300.000 weniger als 1953. Daraus ließe sich schließen, das Geld für die Modernisierung der Albtalbahn sei falsch angelegt gewesen, doch das wäre zu einfach. Denn einerseits hatte zwischenzeitlich die Massenmotorisierung stattgefunden, sodass zahlreiche Pendler mit dem eigenen Pkw eine Alternative zur Bahn hatten. Andererseits lässt sich nicht einschätzen, ob und wie lange die Fahrgäste die unzumutbaren Zustände auf der Albtalbahn noch toleriert hätten und auf andere Verkehrsmittel umgestiegen wären oder eine andere Wohnortentscheidung getroffen hätten.

Zum Zeitpunkt des Beitritts zur Gemeinde Karlsbad hatte Ittersbach etwa 2.400 Einwohner,⁵⁴⁵ heute sind es etwa 3.000;⁵⁴⁶ die Bevölkerungszahl hat sich also um 20 % erhöht. Ob und

⁵⁴² Vgl. Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH: Planfeststellungsverfahren. Zweigleisiger Ausbau der Strecke Ettlingen – Busenbach. (von km 7 + 700 bis 9 + 050). Anlage 2. Bautechnische Beschreibung. Karlsruhe, 01. September 1986. VBK/AVG-Registatur. Erläuterungsberichte. Bautechnische Beschreibungen zu Planfeststellungen beziehungsweise GVFG-Anträgen. Keller. Fach 7, II-PL.

Und: Bindewald, Klaus: Chronik 2009 des Verkehrswesens in der Region Karlsruhe. Bad Herrenalb 2010. S. 41.

Im Jahr 2010 wurde mit dem Ausbau dem zweigleisigen Ausbau des Streckenabschnitts zwischen Langensteinbach und Ittersbach begonnen, ebenfalls um die Kapazität der Strecke zu steigern.

⁵⁴³ Vgl. Stadt Karlsruhe: Die Albtalbahn. Denkschrift der Stadt Karlsruhe zur Verbesserung der Verkehrsbediening ihrer südlichen Stadtteile und des Albtales durch Umgestaltung der Bahn. Karlsruhe 1955. S. 6.

⁵⁴⁴ Vgl. Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH: Weiterführung der Albtalbahn von Langensteinbach nach Ittersbach. Erläuterungsbericht. Begründung des Antrages auf Gewährung von Zuwendungen für die Weiterführung der Albtalbahn innerhalb der Gemeinde Karlsbad, Landkreis Karlsruhe, von Langensteinbach über Spielberg nach Ittersbach. Karlsruhe 1972. S. 3. Archiv AVG.

⁵⁴⁵ Vgl. ebd. S. 6.

Und http://de.wikipedia.org/wiki/Landkreis_Pforzheim. Zugriff 10. November 2010.

inwieweit jedoch das Bevölkerungswachstum auf die Stadtbahn zurückzuführen ist, ist fraglich, denn auch von 1961 bis 1972 hatte sich – ohne Stadtbahnanschluss – die Bevölkerungszahl Ittersbachs von etwa 2.000⁵⁴⁷ auf etwa 2.400⁵⁴⁸ Bürger erhöht.

Auch andere Orte ohne Stadtbahnanschluss in der Umgebung, im sogenannten „Speckgürtel“, von Karlsruhe, beispielsweise in der Pfalz die Gemeinde Hagenbach, sind in den 1970er, 1980er und 1990er Jahren in ähnlicher Größenordnung gewachsen, einfach deswegen, weil auf Karlsruher Gemarkung nicht ausreichend Bauland ausgewiesen werden konnte.

Die Prognosen für den Zuwachs der Einwohnerzahl haben sich jedoch nicht bestätigt. Lag diese bei Spielberg und Ittersbach zusammen 1972 bei 4.200,⁵⁴⁹ wurde für die Zukunft mit etwa 11.000 Bewohnern gerechnet.⁵⁵⁰ Tatsächlich waren es am 30. November 2009 aber nur 5.821,⁵⁵¹ also nur wenig mehr als die Hälfte des prognostizierten Wertes. (Ganz Karlsbad zusammen wies 15.759 Einwohner auf, 1971 waren 24.000 prognostiziert worden.⁵⁵²)

3.3 Kosten der Renovierung der Albtalbahn

1980 stellte die AVG eine Liste der Maßnahmen zusammen, die sie seit ihrer Gründung für den Umbau der Strecke vom Albtalbahnhof durch Rüppurr bis Herrenalb/Ittersbach durchgeführt hatte, sowie zusätzlich eine Liste, wie diese Maßnahmen finanziert worden waren. Insgesamt waren rund 85 Millionen DM (die Aufnahme von Darlehen nicht mit eingerechnet) für Neu- und Umbauten sowie Streckenverbesserungen aufgewendet worden. Für die Finanzierung dieser 85 Millionen hatte das Land Baden-Württemberg den größten Anteil aufgebracht, insgesamt 43 Millionen, wovon rund 9 Millionen DM Ausgleichszahlungen für Schülerbeförderung und 1 Million DM weitere Ausgleichszahlungen waren. 11 Millionen DM waren in Form von Unterhaltungszuschüssen wie zum Beispiel dem Oberbausonderprogramm sowie für die Modernisierung der Triebwagen aufgewendet worden, bei 21,2 Millionen DM handelte es sich um Investitionszuschüsse.

⁵⁴⁶ Vgl. <http://de.wikipedia.org/wiki/Ittersbach>. Zugriff 10. November 2010.

⁵⁴⁷ Vgl. http://de.wikipedia.org/wiki/Landkreis_Pforzheim. Zugriff 10. November 2010.

⁵⁴⁸ Vgl. Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH: Weiterführung der Albtalbahn von Langensteinbach nach Ittersbach. Erläuterungsbericht. Begründung des Antrages auf Gewährung von Zuwendungen für die Weiterführung der Albtalbahn innerhalb der Gemeinde Karlsbad, Landkreis Karlsruhe, von Langensteinbach über Spielberg nach Ittersbach. Karlsruhe 1972. S. 6. Archiv AVG.

⁵⁴⁹ Vgl. ebd. S. 8.

⁵⁵⁰ Vgl. ebd. S. 10.

⁵⁵¹ Vgl. [http://de.wikipedia.org/wiki/Karlsbad_\(Baden\)](http://de.wikipedia.org/wiki/Karlsbad_(Baden)). Zugriff 30. November 2010.

⁵⁵² Vgl. ebd.

17,8 Millionen DM hatte die Stadt Karlsruhe beigesteuert, und 14,2 Millionen DM waren Investitions- und Unterhaltungszuschüsse des Bundes. Die außerdem bedienten sonstigen Gebietskörperschaften hatten zusammen 10,2 Millionen DM bezahlt.⁵⁵³ In einem Schreiben anlässlich des 25-jährigen Bestehens der AVG betonte auch der frühere Ministerialrat und Aufsichtsrat der AVG Hellmut Graeßle diese Mitwirkung des Landes und hob vor allem den Kauf der Strecke für 2,5 Mio. DM und die Weitergabe an die AVG für 1 DM hervor.⁵⁵⁴

Das Land Baden-Württemberg als Aufgabenträger hatte also bereits für den Wiederaufbau der Albtalbahn und ihr Modell beträchtliche Mittel zur Verfügung gestellt.

3.4 Die Fahrzeuge der AVG und der VBK der 1950er, 1960er und 1970er Jahre

3.4.1 Zwei- und Vierachser

In den fünfziger Jahren setzte die DEBG auf der Albtalbahn verschiedenste Fahrzeuge ein, die überwiegend zwischen 1900 und 1920, teilweise schon zwischen 1890 und 1900 gebaut worden waren. Dabei kamen sowohl lokbespannte Züge mit E- oder Dampflokomotiven als auch Züge mit elektrischen Triebwagen, die äußerlich den Straßenbahnwagen des beginnenden 20. Jahrhunderts recht ähnlich sahen, zum Einsatz.⁵⁵⁵

Doch mit den abgeschlossenen Umbauarbeiten endete auch die Einsatzzeit dieser Fahrzeuge mit der Spurweite von 1.000 mm endgültig.

Bei den VBK fuhr man auch in den 1950er Jahren noch überwiegend mit Zweiachsern, die zur Kapazitätsvergrößerung mit einem oder zwei Anhängern versehen wurden. Der Großteil dieser Fahrzeuge war in den 1920er und 1930er Jahren hergestellt worden. Lediglich die wenigen sogenannten Kriegsstraßenbahnwagen (KSW) waren neuer und in den 1940er Jahren gebaut worden.⁵⁵⁶

⁵⁵³ Vgl. Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH: Zusammenstellung: „Aufstellung der Finanzierungsmittel ohne Darlehen.“ Karlsruhe, 6. März 1980. Archiv Bruder, Aktenzeichen Allgeier A-40.

⁵⁵⁴ Vgl. Graeßle, Hellmut: Brief an Dieter Ludwig. Stuttgart, 16. August 1982. Archiv Allgeier. Akte 25 Jahre AVG 1957 – 1982. Aktenzeichen A-37.

⁵⁵⁵ Vgl. zum Beispiel: Stadtarchiv Karlsruhe, Verkehrsbetriebe Karlsruhe (Hrsg.): Koch, Manfred (Hrsg.): Mit Beiträgen von: Bindewald, Klaus; Ludwig, Dieter; Stammler, Horst u. a.: Unter Strom. Geschichte des öffentlichen Nahverkehrs in Karlsruhe. Veröffentlichungen des Karlsruher Stadtarchivs, Bd. 20. Karlsruhe 2000. Bild S. 167.

⁵⁵⁶ Der Begriff Kriegsstraßenbahnwagen ist dabei etwas irreführend.. Die „Einheitslokomotiven“ waren in erster Linie im (teilweise noch vor dem) II. Weltkrieg entwickelt worden, um durch Standardisierung und verhältnismäßig geringen Materialaufwand große Stückzahlen für den Transport von Gütern und Ausrüstung der Wehrmacht während des Krieges herstellen zu können

Die letzten Zweiachser der KSW-Baureihe verkehrten bei den VBK im Linieneinsatz als Pendelwagen sogar noch bis zum Jahr 1982 auf dem Streckenabschnitt zwischen Daxlanden und Rappenwört. Dadurch bestand ein bemerkenswerter Kontrast in Karlsruhe zwischen einerseits der Einweihung neuer Strecken und den Modernisierungen der vorhandenen Infrastruktur, andererseits dem Einsatz eines technischen Oldtimers im Liniendienst.⁵⁵⁷

Seit 1954 hatten die VBK dann ihre ersten Großraumwagen, den „Feinstufer“, im Einsatz. Diese Fahrzeuge waren die ersten der VBK, die kein zweiachsiges Fahrgestell mehr hatten, sondern zwei Drehgestelle mit zusammen vier Achsen aufwiesen. Bei einer Länge von etwa 14,5 m und einer Breite von 2,20 m war ihr Kapazität etwa doppelt so groß wie die der Zweiachser. Ihren Namen hatten sie erhalten, da der elektromechanischen Fahrschalter, mit dem die Geschwindigkeit geregelt wurde, 96 Fahr- und 118 Bremsstufen aufwies. Insgesamt verfügten die Verkehrsbetriebe über 15 dieser Fahrzeuge. Darüber hinaus wurden gleichzeitig zwei passende, unmotorisierte, gleich große Beiwagen beschafft. Zur Erhöhung der Kapazität wurden die Triebwagen aber auch teilweise zusammen mit unmotorisierten älteren zweiachsigen Anhängern im Liniendienst eingesetzt.⁵⁵⁸

und dabei Wartungspersonal für die Rüstung einzusparen. Das gelang, so wurde zum Beispiel von der BR 50 der größte Teil der Exemplare während des Krieges hergestellt, ein Teil aber auch noch vor, einige auch nach dem Krieg.

Die KSW hingegen, die „Kriegsstraßenbahnwagen“, waren ab 1942, d. h. zwar noch während des Krieges entwickelt worden und ab 1943 hergestellt, mit ihnen sollte jedoch mittels eines einheitlichen Standardfahrzeugs bei sparsamen Einsatz der knappen Materialien die Verluste des Krieges vor und nach Kriegsende ausgeglichen werden. Gebaut wurde der Typ letztendlich von 1943/44 bis 1950.

Vgl. auch http://fredriks.de/mb/ESW_KSW.htm und <http://wikipedia.org/wiki/Kriegsstra%C3%9Fenbahnwagen>.

⁵⁵⁷ Vgl. Zefferer, Jochen: Die Daxlander Straßenbahnstrecken. Karlsruhe 2009. S. 248.

⁵⁵⁸ Vgl. zum Beispiel: Stadtarchiv Karlsruhe, Verkehrsbetriebe Karlsruhe (Hrsg.): Koch, Manfred (Hrsg.): Mit Beiträgen von: Bindewald, Klaus; Ludwig, Dieter; Stammler, Horst u. a.: Unter Strom. Geschichte des öffentlichen Nahverkehrs in Karlsruhe. Veröffentlichungen des Karlsruher Stadtarchivs, Bd. 20. Karlsruhe 2000. S. 215.

Heute besitzen die VBK kein Exemplar dieses Fahrzeugtyps mehr, sie wurden alle verschrottet.



Abbildung 2: „Feinstufer“ in der Haltestelle Hauptfriedhof⁵⁵⁹

1958 wurde die nächste Fahrzeuggeneration an die VBK ausgeliefert. Äußerlich ähnelten diese vierachsigen „Breitraumwagen“, von denen die VBK acht Stück erwarben, den Feinstufern. Da die Breitraumwagen jedoch mit 2,40 m 20 cm breiter waren als die Feinstufer, konnten die Frontscheinwerfer nebeneinander statt übereinander angeordnet werden. Die Breitraumwagen waren mit 14,96 m auch etwas länger als die Feinstufer, sodass auch ihre Kapazität geringfügig größer war. Anders als bei den Feinstufern wurde für die Breitraumwagen 1960 die gleiche Anzahl passender unmotorisierter vierachsiger Anhänger bestellt und 1961 ausgeliefert.⁵⁶⁰

⁵⁵⁹ Bild: Dürr, Volker. Archiv Dürr.

⁵⁶⁰ Vgl. Stadtarchiv Karlsruhe, Verkehrsbetriebe Karlsruhe (Hrsg.); Koch, Manfred (Hrsg.): Mit Beiträgen von: Bindewald, Klaus; Ludwig, Dieter; Stammler, Horst u. a.: Unter Strom. Geschichte des öffentlichen Nahverkehrs in Karlsruhe. Veröffentlichungen des Karlsruher Stadtarchivs, Bd. 20. Karlsruhe 2000. S. 231, 288 und 292.



Abbildung 3: Breitraumwagen: Vierachser-Zugverband bestehend aus Trieb- und Beiwagen bei Einfahrt in die Haltestelle Konzerthaus⁵⁶¹

Ein solcher Zug aus je einem Trieb- und Beiwagen wies somit eine Kapazität von etwa 60 Sitz- und 180 Stehplätzen auf. Den größten Unterschied zu allen bei den VBK bereits vorhandenen Fahrzeugen jedoch stellte der Fahrschalter dar. Zum ersten Mal waren Fahrzeuge in Karlsruhe mit einem elektropneumatischen Schaltwerk ausgestattet. Gegenüber den mechanischen Fahrschaltern hatte diese neuartige Technik den Vorteil, dass man mehrere Triebwagen zu einem Zug zusammenkuppeln konnte. Die Fahr- bzw. Bremsbefehle wurden mittels elektropneumatischer Übertragung sowohl an die Drehgestelle im Fahrzeug als auch an die der angehängten Triebwagen übertragen. Der Nachteil war, dass diese Technik sehr wartungsintensiv, d. h. technisch nur sehr aufwendig instand zu halten ist, woraus hohe Kosten resultierten.⁵⁶² Verglichen mit den Feinstufern wies das EP-Schaltwerk erheblich weniger „Stufen“ auf. Im Unterschied zu den bis dahin bei den VBK eingesetzten Fahrzeugen

⁵⁶¹ Bild: Dürr, Volker. Archiv Dürr.

⁵⁶² Interview Carsten Strähle am 24. Juni 2012.

Vier Exemplare dieser ursprünglich acht vierachsigen Fahrzeuge umfassenden Baureihe sowie ein Anhänger existieren noch bei den VBK. Ein Fahrzeug wurde zu einem Arbeitswagen umgebaut, zwei zu Party-, Enteisungs- und Bereisungswagen, und das letzte noch verbliebene Fahrzeug wurde mitsamt Anhänger anlässlich des katholischen Kirchentags in Karlsruhe 1994 komplett restauriert, bei diesem Ereignis letztmalig im Liniendienst eingesetzt und anschließend in den historischen Fahrzeugpark übernommen. Als Bereisungsfahrzeuge werden Fahrzeuge bezeichnet, die im Allgemeinen nicht im Liniendienst sondern vorwiegend zu Inspektions-, Kontroll und Sonderfahrten eingesetzt werden.

waren diese Straßenbahnen auch mit einer sogenannten Totmann-Fahrsperr (oder Sicherheitsfahrerschaltung [SiFa]) ausgerüstet: Wenn der Knopf, der den Hebel des Fahr Schalters nach oben abschließt, nicht gedrückt wird, wird nach einigen Sekunden aus Sicherheitsgründen eine automatische Zwangsbremung eingeleitet und das Fahrzeug angehalten.⁵⁶³ Auch mit einer einfachen Zugsicherungsanlage (einer Art Induktiver Zugsicherung [„Indusi“]), die jedoch nur eingeschränkt mit dem heutigen DB-System PZB 90 zu vergleichen ist, wurden die EP-Wagen ausgestattet.

3.4.2 Gelenktriebwagen

1958 und 1959 erhielten VBK und AVG die ersten Gelenktriebwagen. Die VBK beschafften fünf sechsachsige Gelenktriebwagen mit EP-Schaltwerk (Typenbezeichnung GT6-EP), die bei einer Breite von 2,40 m eine Länge von 20,44 m aufwiesen. Ihre Höchstgeschwindigkeit betrug 60 km/h, ihre Kapazität 41 Sitz- und 147 Stehplätze. Auch diese Fahrzeuge konnten zu Zugverbänden gekoppelt werden.

Die AVG beschaffte zunächst 15 nahezu baugleiche Gelenktriebwagen. Diese waren teilweise achtsachsig (GT8-EP), teilweise sechsachsig (GT6-EP). Die Sechssachser wurden jedoch nach sehr kurzer Zeit durch den Einbau eines Mittelteils ebenfalls zu Achtsachsern ausgebaut.⁵⁶⁴ Auch diese Fahrzeuge waren mit dem damals hochmodernen EP-Schaltwerk, das 19 Fahr-

⁵⁶³ Ein Straßenbahnfahrzeug verfügt über drei voneinander unabhängige Bremssysteme:

1. Die elektrische Bremse, bei der über Widerstände und Umschaltung (serielle bzw. parallele Schaltung) gebremst wird, indem der Elektromotor der Straßenbahn zu einem Generator wird. Von diesen alten Fahrzeugen wird der beim Bremsen erzeugte Strom jedoch nicht ins Netz zurück gespeist, sondern über die Räder und die Schienen in Erde abgegeben. Bei VBK und AVG speisen erst die Stadtbahn- und Straßenbahnwagen ab Baujahr 1983 Strom ins Netz zurück.
2. Die Magnetschienenbremse, ein Magnet der dicht oberhalb der Schienenoberkante gelagert ist und bei Bedarf abgesenkt wird. Durch die Magnetkraft und die Reibung zwischen Schienenoberfläche und Bremsmagnet wird die Bahn abgebremst.
3. Eine mechanische, hydraulische Bremse, ähnlich der Bremse eines Autos. Diese wird entweder hydraulisch, oder bei den alten Zweiachsern von Hand, an die Bremsscheibe angelegt. Bei den VBK- und AVG-Fahrzeugen ab den fünfziger Jahren geschieht dies per Luftdruck, wobei die Druckluft in einem Kompressor erzeugt wird. Bei den Fahrzeugen, die seit Mitte der 1990er Jahre ausgeliefert wurden, wird der Druck hydraulisch mittels Flüssigkeit übertragen. Im Gegensatz zum Auto jedoch ist das Prinzip dieser Bremse genau umgekehrt, außer bei den alten Zweiachsern: Der Fahrer muss aktiv etwas tun, damit die Bremse aufgeht und das Fahrzeug fahren kann. Wird nichts getan, rollt das Fahrzeug nicht, sondern wird gebremst.

Vgl. zum Beispiel: Diestelkamp, Willi: Einheits-Gelenktriebwagen der Verkehrsbetriebe Karlsruhe. Sonderdruck. S. 1 und 4. Aus: nahverkehrs-praxis Nr. 3/1978. Dortmund 1978.

Und Verkehrsbetriebe Karlsruhe: Stadtbahnwagen Karlsruhe. Pressemitteilung anlässlich der Auslieferung des ersten Stadtbahnwagens GT6-80C. Karlsruhe 1983. S. 4.

⁵⁶⁴ Vgl. Burmeister, Jürgen: Die Albtalbahn. Zukunftsweisender Nahverkehr im Raum Karlsruhe – entstanden aus einer abgewirtschafteten Meterspurbahn. S. 33. In: Eisenbahnmagazin. Heft 4/90. Düsseldorf 1990. S. 32–39.

und 14 Bremsstufen aufwies,⁵⁶⁵ ausgestattet. Im Unterschied zu den VBK Fahrzeugen wurden die AVG-Wagen jedoch mit einem leicht modifizierten Fahrwerk bestückt, sodass sie 70 km/h schnell fahren konnten. Auch waren in ihnen aus Komfortgründen statt drei vier Sitzplätze pro Reihe untergebracht,⁵⁶⁶ sodass die Sitzplatzkapazität eines Achtsachers mit bis zu 85 Sitzplätzen⁵⁶⁷ etwas größer war als bei vergleichbaren VBK-Fahrzeugen mit 70, andererseits aber bei den Stehplätzen eine reduzierte Kapazität von auch nur etwa 80 aufwies. Ebenfalls zur Erhöhung des Komforts waren die Sitze nicht aus Holz wie bei den VBK, sondern aus grünem Kunstleder. Verglichen mit den „normalen“ Straßenbahnwagen der VBK sind die Radbandagen der EP-Wagen breiter. Dies ist für den Einsatz auf den Eisenbahnstrecken der AVG erforderlich.⁵⁶⁸ Ohne diese breiteren Radreifen würden die Wagen auf den Weichen der Eisenbahnstrecken mit den im Vergleich zu den Straßenbahnweichen größeren Spaltmaßen in den Herzstücken möglicherweise entgleisen. Ergänzt wird die Ausstattung durch eine Pfeife, die als Warnsignal im Eisenbahnnetz vorgeschrieben ist. Schließlich verfügen die Fahrzeuge auch im Heck über einen Fahrschalter, von dem aus mit dem mit der gleichen Höchstgeschwindigkeit vorwärts und rückwärts gefahren werden kann.⁵⁶⁹

Alle EP-Fahrzeuge sind bis heute, sofern sie noch bei AVG oder VBK vorhanden sind, sowohl gemäß der BOStrab als Straßenbahn, wie auch gemäß der EBO als Eisenbahnfahrzeug zugelassen.⁵⁷⁰ Im AVG-Netz im Liniendienst betrug die maximale Zuglänge drei, im VBK-Netz zwei Fahrzeuge. Bei Fahrten ohne Fahrgäste konnten im AVG-Netz bis zu fünf Fahrzeuge zusammen gekoppelt werden.⁵⁷¹

⁵⁶⁵ Interview mit Volker Dürr am 28. Juni 2012.

⁵⁶⁶ Vgl. Burmeister, Jürgen: Die Albtalbahn. Zukunftsweisender Nahverkehr im Raum Karlsruhe – entstanden aus einer abgewirtschafteten Meterspurbahn. S. 33. In: Eisenbahnmagazin. Heft 4/90. Düsseldorf 1990. S. 32 – 39.

⁵⁶⁷ Vgl. Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH: Zwischen Schwarzwald und Hardt. Partner der Region. Karlsruhe 1985. S. 16.

⁵⁶⁸ Vgl. Stadtwerke Karlsruhe VBK-Stadtwerke Karlsruhe Verkehrsbetriebe: Sammlung betrieblicher Vorschriften (SbV). Gültig ab 1. November 1979. Karlsruhe 1979. Teil 9. Absatz 2.2.1 (2). Archiv Allgeier, Aktenzeichen A-53.

⁵⁶⁹ Vgl. ebd.

⁵⁷⁰ Also könnte man sie fast auch schon als eine Art Zweisystemfahrzeug, wenn auch nicht im heutigen Sinn, bezeichnen.

⁵⁷¹ Stadtwerke Karlsruhe VBK-Stadtwerke Karlsruhe Verkehrsbetriebe: Sammlung betrieblicher Vorschriften (SbV). Gültig ab 1. November 1979. Karlsruhe 1979. Teil 9. Absatz 2.2.3. Archiv Allgeier, Aktenzeichen A-53.



Abbildung 4: Gelenktriebwagen Nr. 15; Typ GT8-EP im Albtal⁵⁷²

Die AVG-Fahrzeuge wiesen noch eine weitere Besonderheit auf. Da in den 1960er und 1970er Jahren die Winter im Nordschwarzwald noch erheblich schneesicherer waren als heutzutage und beispielsweise auf dem Dobel und im Gaistal noch regelmäßig Ski gefahren werden konnte, wurden die Fahrzeuge mit sogenannten Ski-Fächern nachgerüstet. Ein bis dahin nicht genutzter Raum im C-Teil zwischen dem Fahrzeug- und dem Fahrgastraumboden wurde mit seitlichen Klappen versehen, sodass dort die Fahrgäste ihre Skier unterbringen konnten.

⁵⁷² Archiv AVG.



Abbildung 5: Skifach des Wagens Nummer 112 (ursprüngliche Nummer 12)⁵⁷³

Die VBK-Fahrzeuge waren von DWM, die der AVG teilweise von der DUEWAG, teilweise von der Waggonfabrik Rastatt gefertigt worden. Das EP-Schaltwerk und die elektrische Ausrüstung lieferte bei den VBK-Fahrzeugen die damaligen Firma BBC in Mannheim, bei den AVG-Wagen teilweise BBC, teilweise die Firma Kiepe.

Für den Einsatz nach dem Umbau des Streckenabschnitts Busenbach – Langensteinbach wurden zwischen 1966 und 1969 von der AVG noch sechs weitere Fahrzeuge dieses Typs von der DUEWAG erworben,⁵⁷⁴ die mit Kiepe-Fahrschaltern ausgestattet waren. Sie wurden bis Mitte der 1990er Jahre im Liniendienst eingesetzt, die der AVG bis in die Mitte des ersten Jahrzehnts des 21. Jahrhunderts.⁵⁷⁵

Ab 1961 (bis einschließlich 1978) beschafften die VBK insgesamt 69 Straßenbahnwagen des Typs GT6-D und GT8-D,⁵⁷⁶ die das Karlsruher Stadtbild über Jahrzehnte hinweg bis in das

⁵⁷³ Eigene Abbildung.

⁵⁷⁴ Vgl. Burmeister, Jürgen: Die Albtalbahn. Zukunftsweisender Nahverkehr im Raum Karlsruhe – entstanden aus einer abgewirtschafteten Meterspurbahn. S. 33. In: Eisenbahnmagazin. Heft 4/90. Düsseldorf 1990. S. 32–39.

⁵⁷⁵ Zwei frühere AVG EP-Fahrzeuge, eines von der DUEWAG, eines von der Waggonfabrik Rastatt, wurden zum 50-jährigen Jubiläum der AVG restauriert und in den Museumsbestand der VBK übernommen.

⁵⁷⁶ Auch hier steht die „6“ in der Typbezeichnung wieder für einen sechssachsigen, die „8“ für einen achtsachsigen Wagen.

Diese Fahrzeuge wurden auch als „Einheitstriebwagen“ bezeichnet.

erste Jahrzehnt des 21. Jahrhunderts prägen. Hergestellt von DWM in Berlin und elektrisch ausgerüstet von BBC/Mannheim trägt jeder Wagen, um die Verbundenheit Karlsruhes mit Berlin zu zeigen, einen kleinen Berliner Bären mit einem bei jedem Wagen unterschiedlichen Berliner Stadtteil als Untertitel am Bug und am Heck,⁵⁷⁷ eine Tradition, die mit der Beschaffung der ersten sechs EP-Gelenktriebwagen 1958 begründet worden war.⁵⁷⁸ Da sie teilweise unter Lizenz der DUEWAG hergestellt wurden, ähneln sie rein äußerlich den von der DUEWAG hergestellten Fahrzeugen der AVG und denen in anderen Städten sehr stark.⁵⁷⁹



Abbildung 6: GT6-D in der Haltestelle Hirtenweg⁵⁸⁰

Als Folge der nicht uneingeschränkt positiven Erfahrungen mit dem EP-Fahrschalter wurden diese Fahrzeuge wieder mit einem rein mechanischen Fahrschalter ausgestattet.⁵⁸¹ Dabei spricht bei diesen Fahrschaltern der Hebel, mit dem der Fahrer die Geschwindigkeit regelt, über eine mechanische Umleitung die einzelnen Widerstandsstufen (Fahr- bzw. Bremsstufen)

Vgl. Stadtwerke Karlsruhe VBK-Stadtwerke Karlsruhe Verkehrsbetriebe: Sammlung betrieblicher Vorschriften (SbV). Gültig ab 1. November 1979. Karlsruhe 1979. Teil 9. Absatz 2.3.

Und: Diestelkamp, Willi: Einheits-Gelenktriebwagen der Verkehrsbetriebe Karlsruhe. Sonderdruck. Aus: nahverkehrs-praxis Nr. 3/1978. Dortmund 1978. S. 5.

⁵⁷⁷ Vgl. Diestelkamp, Willi: Einheits-Gelenktriebwagen der Verkehrsbetriebe Karlsruhe. Sonderdruck. Aus: nahverkehrs-praxis Nr. 3/1978. Dortmund 1978. S. 5.

⁵⁷⁸ Vgl. Liste der „Eigennamen der Karlsruher GTw nach Berliner Stadtteilen.

⁵⁷⁹ Etliche Jahre lang stellte die Firma Roco Straßenbahnen für die Spurweite H0 (Maßstab 1:87) für Gleichstrom her. Die als VBK- und ebenfalls als AVG-Fahrzeuge verkauften Modelle jedoch waren keine originalgetreuen Nachbildungen der Karlsruher Fahrzeuge, sondern lediglich leicht abgewandelte und anders lackierte Kölner Wagen. Dieses fiel jedoch wegen der optischen Ähnlichkeit kaum jemandem auf.

⁵⁸⁰ Archiv VBK

⁵⁸¹ Rein technisch gesehen eigentlich ein Rückschritt.

direkt an, weswegen das „D“ in der Typenbezeichnung für „direktgesteuert“ steht. Dieser Fahrschalter weist 19 Fahr- und 18 Bremsstufen auf.⁵⁸² Doch einen Nachteil hat dieser mechanische Fahrschalter: Die Fahrzeuge sind im Betrieb nicht mit anderen kuppelbar, sondern können höchstens im Notfall per mechanischer Kupplung abgeschleppt werden.⁵⁸³ Dafür erwiesen sich die Fahrzeuge in der Praxis tatsächlich als erheblich unkomplizierter, robuster und dadurch erheblich preiswerter im Unterhalt als die EP-Straßenbahnen.⁵⁸⁴



Abbildung 7: GT8-D in der Haltestelle Rheinhafen⁵⁸⁵

⁵⁸² Vgl. Diestelkamp, Willi: Einheits-Gelenktriebwagen der Verkehrsbetriebe Karlsruhe. Sonderdruck Aus: nahverkehrs-praxis Nr. 3/1978. Dortmund 1978. S. 6. Archiv Strähle.

⁵⁸³ In den 1980er Jahren wurden zehn GT6-D so umgebaut, dass sie zusammen mit einem EP-Fahrzeug im Zugverband eingesetzt werden konnten, allerdings nur als Führungs-, nicht als hinteres Fahrzeug. Die Schwierigkeiten beim Umbau lagen unter anderem darin, dass die direktgesteuerten- und die EP-Fahrschalter über eine unterschiedliche Zahl von Bremsstufen verfügen. Einer dieser zehn Wagen, Nummer 174, wurde nach dem Unfall eines anderen GT8-D unter Verwendung des Mittelteils des Schwadwagens zum achtachsigen Fahrzeug umgebaut. Diese sogenannten „Zwitterzüge“ wurden bis 1999 vor allem auf der Straßenbahnlinie 1 Durlach – Oberreut eingesetzt. Vgl. Treffpunkt Schienennahverkehr Karlsruhe e. V. (Hrsg.): Fettig, Markus; Zefferer, Jochen (Redaktion): Der Weichenbengel. Heft 6/99. Karlsruhe 1999. S. 3.

„Durch die fortschreitende Auslieferung der Niederflurfahrzeuge haben die Straßenbahnzugverbände aus sechs- und achtachsigen Triebwagen ausgedient und sind mittlweile aus dem Stadtbild verschwunden.“

Zitat Treffpunkt Schienennahverkehr Karlsruhe e. V. (Hrsg.): Fettig, Markus; Zefferer, Jochen (Redaktion): Der Weichenbengel. Heft 6/99. Karlsruhe 1999. S. 3.

⁵⁸⁴ Interview Carsten Strähle am 24. Juni 2012.

⁵⁸⁵ Archiv VBK.

Vom Heckführerstand aus können die Fahrzeuge nur rückwärts und mit einer Geschwindigkeit von maximal 30 km/h gefahren werden.⁵⁸⁶ Pro Reihe verfügen die mit Holzsitzen ausgestatteten Fahrzeuge über drei Sitzplätze. Ihre Abmessungen sind fast identisch mit denen der EP-Fahrzeuge (beim Achtachser Breite 2,40 m, Länge 27 m), sodass ein Achtachser vom Typ GT8-D eine geringere Kapazität bei den Sitzplätzen von 70, dafür aber mehr Stehplätze (179) aufweist.⁵⁸⁷ Da die Drehgestelle nur mit Stahlfedern ausgestattet sind und keine besonderen Schwingungsdämpfer aufweisen, beträgt die planmäßige Höchstgeschwindigkeit lediglich 60 km/h, die für den innerstädtischen Straßenbahnbetrieb allerdings ausreichen.⁵⁸⁸ Auch die Radreifen sind wieder schmaler, weswegen die Fahrzeuge nicht im Eisenbahnbereich, also weder auf der Albtalbahn noch auf der Hardtbahn eingesetzt werden dürfen.

Bis heute werden die direktgesteuerten Straßenbahnwagen auf der Linie 5 und als E-Wagen bei den VBK eingesetzt. Zwei Fahrzeuge wurden 2000 und 2001 umgebaut und unter anderem mit einem neuen Fahrschalter, und zwar mit einer elektronischen Choppersteuerung, versehen. Da dieser Umbau jedoch recht langwierig und aufwendig ist und die Fahrzeuge danach den Fahrgästen immer noch keinen barrierefreien Zugang bieten können, wurde der ursprüngliche Plan, bis zu 16 Fahrzeuge umzubauen, aufgegeben. Lediglich zwei von vier EP-Fahrzeugen des Baujahrs 1975 (den sogenannten „Badewannen“) wurden noch umgebaut, dann wurde das Programm endgültig eingestellt.⁵⁸⁹

1975 wurden von der AVG für den neu in Betrieb genommenen Streckenabschnitt Langensteinbach – Ittersbach vier weitere Straßenbahnwagen beschafft. Damit diese mit den vorhandenen 21 Gelenktriebwagen kompatibel sind und mit diesen zusammengekuppelt werden können, waren auch diese neuen Fahrzeuge mit einem elektropneumatischen Schaltwerk der Firma Kiepe,⁵⁹⁰ einer zu diesem Zeitpunkt eigentlich vollkommen veralteten

⁵⁸⁶ Stadtwerke Karlsruhe VBK-Stadtwerke Karlsruhe Verkehrsbetriebe: Sammlung betrieblicher Vorschriften (SbV). Gültig ab 1. November 1979. Karlsruhe 1979. Teil 9. Absatz 2.3 (1).

⁵⁸⁷ Vgl. Diestelkamp, Willi: Einheits-Gelenktriebwagen der Verkehrsbetriebe Karlsruhe. Sonderdruck. S. 3. Aus: nahverkehrs-praxis Nr. 3/1978. Dortmund 1978.

Weil im innerstädtischen Straßenbahnnetz die Reiseweiten und -zeiten kürzer sind als im Regional- und Überlandverkehr und somit das Stehen zumutbarer ist, hat sich diese alternative Ausstattung in den vergangenen Jahrzehnten bewährt.

⁵⁸⁸ Die bauartbedingte tatsächliche Höchstgeschwindigkeit beträgt 70 km/h.

Vgl. Diestelkamp, Willi: Einheits-Gelenktriebwagen der Verkehrsbetriebe Karlsruhe. Sonderdruck. S. 3. Aus: nahverkehrs-praxis Nr. 3/1978. Dortmund 1978.

⁵⁸⁹ Interview mit Rupert Bruder am 15. Juli 2012.

⁵⁹⁰ Vgl. Waggon Union: Prospekt 8-achsiger Gelenktriebwagen für Einrichtungsverkehr Bauart AVG Karlsruhe. Berlin 1975.

Technik ausgestattet. Die Abmessungen dieser achtachsigen Wagen waren mit 2,40 m Breite und etwa 28 m Länge⁵⁹¹ ca. einen Meter länger als die Wagen Nummer 1 bis 21, also nahezu identisch mit dem vorhandenen Fuhrpark.

Optisch jedoch unterschieden sich diese sogenannten „Badewannen“ von ihren Vorgängern erheblich. Sie repräsentierten vom Design her eine vollkommen neue Fahrzeuggeneration. Besonders auffällig sind die Türen. Zum ersten Mal wurden bei Karlsruher Fahrzeugen in diesen Straßenbahnwagen keine Falttüren, sondern Schiebetüren der Firma Kiekert für den Fahrgastwechsel verbaut.⁵⁹² Wie so viele Entwicklungen, die ihrer Zeit voraus waren, erwiesen sich diese Türen in der Praxis jedoch nach einigen Jahren als nicht überzeugend. Sie waren relativ anfällig und verhältnismäßig häufig gestört. Seit die Fahrzeuge überwiegend bei den VBK eingesetzt wurden, waren sie bei den VBK-Fahrern wegen des vergleichsweise lauten Schließgeräusches eher unbeliebt.



Abbildung 8: Drei-Wagen-Zug EP-Wagen „Badewannen“⁵⁹³

Da diese Fahrzeuge wegen ihrer Abmessungen, den Radreifen und der Zulassung nach EBO und BOStrab sowie ihrer Ausstattung mit ausfahrbaren Trittstufen zur Überbrückung des Spalts zwischen Wagenkasten und 34-cm-Bahnsteigen die einzigen sind, die im gesamten Gleichstromnetz von AVG und VBK eingesetzt werden können, waren sie die idealen

⁵⁹¹ Vgl. Burmeister, Jürgen: Die Albtalbahn. Zukunftsweisender Nahverkehr im Raum Karlsruhe – entstanden aus einer abgewirtschafteten Meterspurbahn. S. 34. In: Eisenbahnmagazin. Heft 4/90. Düsseldorf 1990. S. 32–39.

⁵⁹² Vgl. Waggon Union: Prospekt 8-achsiger Gelenktriebwagen für Einrichtungsverkehr Bauart AVG Karlsruhe. Berlin 1975.

⁵⁹³ Archiv AVG.

Reservefahrzeuge und somit ihre Kilometerleistungen in den letzten 20 Jahren verglichen mit anderen Baureihen relativ gering.

Bereits mit der Anschaffung der ersten Gelenktriebwagen von VBK und AVG wurde eine grundsätzliche Entscheidung getroffen, die auch für alle bisherigen Fahrzeuggeneration galt: Alle Gelenktriebwagen haben bis auf den heutigen Tag die Gemeinsamkeit, dass das erste und das letzte Drehgestell angetrieben sind, bei den mittleren Drehgestellen handelt es sich um Laufdrehgestelle ohne Antrieb bzw. bei den Niederflurwagen eine Art Laufwagen.⁵⁹⁴

3.5 Resümee des Umbaus der Albtalbahn

Mit dem 1952 zum ersten Mal zum Oberbürgermeister gewählten Bauingenieur Günther Klotz, der bis 1970 der Stadtverwaltung vorstand, hatte die Stadt Karlsruhe einen ausgesprochenen Befürworter der Straßenbahn und Eisenbahn an ihrer Spitze, mit dem anders als in zahlreichen anderen deutschen Städten eine Umstellung des Schienenverkehrs auf den Bus – für die es auch in Karlsruhe und Umgebung durchaus Befürworter gab – nicht durchführbar war.⁵⁹⁵ Er ließ lieber Schienenstrecken bauen und weihte sie stets selbst ein, statt sie stillzulegen. Dadurch kam die Karlsruher Straßenbahn, genauso wie die Albtalbahn, nicht nur unbeschadet, sondern im Gegenteil modernisiert und gestärkter als zuvor durch die ansonsten für die Schiene so kritischen 50er und 60er Jahre des 20. Jahrhunderts. Aber auch Klotz hätte als „Einzelkämpfer“ wohl kaum eine Chance gehabt. Er hatte in seinem Beigeordneten Dr. Gurk, obwohl dieser anders als Klotz nicht der SPD, sondern der CDU angehörte, in den Mitarbeitern der Stadtverwaltung und auch in den leitenden Mitarbeitern des kommunalen Eigenbetriebs Stadtwerke Karlsruhe Verkehrsbetriebe Mitstreiter gefunden, die seinen Weg stets loyal unterstützten.

Bei der Verfolgung des Ziels einer zukunftsorientierten Verkehrspolitik wies Klotz von Anfang an, eine ganz erstaunliche Weitsicht auf, dachte weit über die Stadtgrenzen hinaus

⁵⁹⁴ Vgl. Internet www.avg.info/schienenfahrzeuge.html und untergeordnete Seiten/Menüpunkte. Zugriff 07. April 2012.

Bei den Sechssachsern lautet die Achsfolge somit B'2'B', bei den sechssachsigen Niederflurwagen Bo'2'Bo', bei den achtsachsigen Straßenbahn- und Stadtbahnwagen B'2'2'B', bei den achtsachsigen Zweisystem-Mittelflurwagen Bo'2'2'Bo', die achtsachsigen Niederflurwagen Bo'2'2'Bo'.

⁵⁹⁵ Vgl. zum Beispiel Stadtarchiv Karlsruhe, Verkehrsbetriebe Karlsruhe (Hrsg.): Koch, Manfred (Hrsg.): Mit Beiträgen von: Bindewald, Klaus; Ludwig, Dieter; Stammler, Horst u. a.: Unter Strom. Geschichte des öffentlichen Nahverkehrs in Karlsruhe. Veröffentlichungen des Karlsruher Stadtarchivs, Bd. 20. Karlsruhe 2000. S. 211.

auch an die gesamte Region und ging auch mehrmals in finanzieller Hinsicht im Interesse des Gesamtkonzepts an die finanziellen Grenzen des städtischen Haushalts.

Nicht zu vergessen ist neben Klotz vor allem aber auch Ministerialrat, später Ministerialdirigent Dr. Autenrieth aus dem für den Verkehr zuständigen Innenministerium Baden-Württemberg. Auch er kämpfte im Fall der Albtalbahn vehement und ständig um Lösungen, um die Stilllegung und eine damit verbundene Verlagerung des Verkehrs auf die Straße zu verhindern, und unterstützte die Stadt Karlsruhe, soweit es ihm möglich war. Dabei entwickelte auch er neue Ideen, mit denen er der damaligen Zeit weit, teilweise fast 50 Jahre voraus war.

Mit der Vollendung des Umbaus der Talstrecke im Jahr 1961 und des Seitenasts bis Langensteinbach 1966 war 62 bzw. 67 Jahre nach der Inbetriebnahme der alten Albtalbahn die Verwandlung einer nicht mehr zeitgemäßen Meterspur-Nebenbahn in ein bis heute modernes Verkehrsmittel mit Anschluss an das Karlsruher Straßenbahnnetz vollzogen. Von den ersten, ernsthaften Planungen bis zum Abschluss der Arbeiten waren dabei dreizehn Jahre vergangen. Doch es war mehr geschehen als nur der Umbau einer heruntergekommenen, nicht mehr rentablen Nebenbahn: Mit der Umgestaltung des alten „Albtalbähnles“ und der Verknüpfung und der Integration in das Karlsruher Straßenbahnnetz war aus heutiger Sicht, wenn auch damals noch nicht geplant, der erste Schritt zum „Karlsruher Modell“ gemacht worden – ein erster Schritt, der im Straßenbahn-Magazin als „Keimzelle des Karlsruher Systems“⁵⁹⁶ und in einer Episode der Fernsehsendung Eisenbahn-Romantik mit dem Titel „Unschlagbar – der Nahverkehrshit von Karlsruhe“, als „wichtigster Meilenstein“ bezeichnet wurde.⁵⁹⁷

Fast alle Bestandteile des späteren „Karlsruher Modells“ waren bereits bei Gründung und Umbau der Albtalbahn zumindest als Ideen vorhanden, wenn sie auch noch nicht alle umgesetzt waren.

Bereits am 30. Juli 1954 wurde über die von Autenrieth vorgetragene Idee eines Gemeinschaftsbetriebes einer NE-Bahn mit der Bundesbahn auf einer DB-Strecke gesprochen. Für diese Benutzung sollten Benutzungsgebühren entrichtet werden. Damit wurde von Autenrieth die Idee von Trassengebühren für die Streckennutzung entworfen. Die

⁵⁹⁶ Zitat Straßenbahnmagazin: Titelseite des Hefts 12/2011: Keimzelle des Karlsruher Modells. Die Geschichte der Albtalbahn. München 2011.

⁵⁹⁷ Zitat SWR – Sendereihe Eisenbahnromantik: Unschlagbar – der Nahverkehrshit von Karlsruhe. Ein Film von Hagen von Ortloff und Harald Kirchner. Redaktion: Hagen von Ortloff. Leitung der Sendung: Peter Latzel. Baden-Baden / SWR 2002. Minute 13.

Idee der Verknüpfung einer Eisenbahn mit einem innerstädtischen Straßenbahnnetz war entwickelt worden und wurde umgesetzt. Ebenso wie das Befahren der Eisenbahn mit dafür geeigneten speziellen Straßenbahntriebwagen / Mehrsystemfahrzeugen mit, gegenüber normalen Straßenbahnen, variierter Ausstattung und Zulassung für beide Netze. Auch wurden diese speziellen Triebwagen für eine höhere maximale Geschwindigkeit entwickelt, als die normalen Straßenbahnen fahren konnten.

Ebenso wichtig und zukunftsweisend war die Schaffung von umsteigefreien Verbindungen aus der Region direkt in die Innenstadt von Karlsruhe zur Verkürzung der Reisezeit, zur Verhinderung von Verkehrsbrüchen und zur Gewinnung neuer Fahrgäste. Auch ein durchgängiger Tarif für die Fahrt aus der Region in die Stadt war konzipiert und eingeführt worden.

Mit der begrifflichen Abgrenzung von Straßenbahn und „Schnell-Bahn“, abgekürzt „S-Bahn“ als Bezeichnung für die „regionale Straßenbahn“ hatte man sich ebenfalls, schon aus politischen Gründen, auseinandersetzen müssen.

Zukunftsweisend war auch die Erkenntnis, dass Verkehrsströme nicht an den Grenzen von relativ kleinen Gebietskörperschaften enden, sondern dass man über Stadt- und Landkreisgrenzen hinaus denken muss. Dieser Gedanke wurde zumindest teilweise umgesetzt. Und die Idee, dass man für diese Verkehrsströme und umsteigefreie Verbindungen auch DB-Infrastruktur mit der Struktur anderer Verkehrsunternehmen kombinieren kann, wurde später umgesetzt und erregte weltweit große Aufmerksamkeit. Anders ausgedrückt: Der „Baukasten“ für das spätere Karlsruher Modell war – zumindest in der Theorie – fast komplett vorhanden.

3.6 Die Stadtbahnlinie S2 Rheinstetten – Stutensee

3.6.1 Vorgeschichte – die Kleinbahn Spöck – Durmersheim, das „Lobberle“

In den Jahren 1883⁵⁹⁸ und 1885 wurde erstmalig in Hagsfeld und südlich von Karlsruhe, beispielsweise in Durmersheim, der Wunsch geäußert, mittels einer Eisenbahn direkt mit der Residenzstadt Karlsruhe verbunden zu werden.⁵⁹⁹

⁵⁹⁸ Vgl. VBK – Stadtwerke Karlsruhe – Verkehrsbetriebe (Städtische Verkehrsbetriebe Karlsruhe), AVG Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbh, TBB Turmbergbahn Durlach AG (Hrsg.) redaktionelle Bearbeitung Walter Röhrig: Die Karlsruher Verkehrsbetriebe. Eine Chronik und ein Rechenschaftsbericht. Karlsruhe 1973. S. 11.

Da man an einer möglichen Vernetzung bzw. Verbindung mit der existierenden Karlsruher Pferdebahn, die eine Spurweite von 1.435 mm aufwies, kein Interesse hatte, entschied man sich aus Kostengründen für den Bau einer Eisenbahn mit Spurweite 1.000 mm. Befahren werden sollte sie, wie damals allgemein üblich, mit Dampflokomotiven.⁶⁰⁰

Die Konzession für eine solche Meterspurbahn von Spöck durch Karlsruhe nach Durmersheim wurde am 2. November 1889 vom Großherzoglichen Ministerium für Finanzen einem „badischen Eisenbahn-Konsortium“ erteilt.⁶⁰¹

Die Kosten, die das Konsortium für Grunderwerb und Bau aufbringen musste, beliefen sich auf rund 1,8 Mio. Mark. Hinzu kam noch ein Grundstück in der Größe von etwa einem Hektar an der heutigen Kapellenstraße, das die Stadt Karlsruhe für den Bau des „Lokalbahnhof“ genannten zentralen Bahnhofs dieser Bahn kostenfrei zur Verfügung stellte.⁶⁰²

Außer dem Transport von Personen erhoffte man sich von der Bahn auch eine wesentliche Funktion im Güter- und Posttransport; aus diesem Grund wurde der zentrale Bahnhof in der Nähe des Karlsruher Güterbahnhofs der badischen Staatsbahn errichtet,⁶⁰³ doch „der Güterverkehr hielt sich stets in Grenzen.“⁶⁰⁴

Am 6. Oktober 1890 wurde der südliche Streckenabschnitt Karlsruhe – Durmersheim eröffnet,⁶⁰⁵ vier Monate später, am 29. Januar 1891 der nördliche Streckenteil Karlsruhe – Spöck.⁶⁰⁶

Am 23. Mai 1892 schlossen das Königreich Preußen und das Großherzogtum Baden einen Vertrag, durch den die Existenz der Kleinbahn Spöck – Karlsruhe – Durmersheim existenziell gefährdet wurde,⁶⁰⁷ auch wenn das nicht in der Absicht der Vertragsparteien lag. Preußen und

Und: Vgl. Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (Hrsg.): Geyer, Wolfram Christian: Die Karlsruher Lokalbahn. Vom Lobberle zur Stadtbahn – von Spöck nach Durmersheim. Unter Mitarbeit von Bindewald, Klaus; Honervogt, Ulrich u. a. Heidelberg – Ubstadt-Weiher – Basel 2006. S. 9.

⁵⁹⁹ Vgl. Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (Hrsg.): Geyer, Wolfram Christian: Die Karlsruher Lokalbahn. Vom Lobberle zur Stadtbahn – von Spöck nach Durmersheim. Unter Mitarbeit von Bindewald, Klaus; Honervogt, Ulrich u. a. Heidelberg – Ubstadt-Weiher – Basel 2006. S. 9.

⁶⁰⁰ Vgl. ebd. S. 10.

⁶⁰¹ Vgl. ebd. S. 11.

⁶⁰² Vgl. ebd. S. 11.

⁶⁰³ Vgl. ebd. S. 10.

⁶⁰⁴ Zitat ebd. S. 12.

⁶⁰⁵ Vgl. ebd. S. 13.

⁶⁰⁶ Vgl. ebd. S. 15.

⁶⁰⁷ Vgl. ebd. S. 16.

Baden vereinbarten, eine neue „strategische“ Hauptbahn Mannheim – Karlsruhe – Rastatt und weiter über Wintersdorf ins Elsass nach Roeschwoog zu bauen,⁶⁰⁸ um die dortigen Truppen besser versorgen und schneller verstärken zu können.⁶⁰⁹ Ergänzend beschloss die badische Regierung zwei Tage später per Gesetz, dass kein Güterzug mehr durch den Karlsruhe Hauptbahnhof fahren sollte.⁶¹⁰ Nicht nur für die Bedeutung der „alten“ Strecke Mannheim – Karlsruhe über die westliche Hardt erwies sich dieser Beschluss als verhängnisvoll (siehe Kapitel 5.1).

Die am 1. April 1895 eröffnete Strecke Mannheim – Karlsruhe – Rastatt – Wintersdorf (– Roeschwoog) der Großherzoglich Badischen Staatsbahnen stellte für die Lokalbahn eine ernst zu nehmende Konkurrenz dar⁶¹¹ und „trug letztendlich zum Niedergang der Lokalbahn bei.“⁶¹² Denn die neue Staatsbahnstrecke verlief parallel, teilweise sogar in Sichtweite⁶¹³ zur Trasse der Lokalbahn, und wenn man mit der Staatsbahn fuhr, benötigte man erheblich weniger Zeit, um nach Karlsruhe und zurück zu gelangen, als mit der eher beschaulichen Kleinbahn.

1897 wechselte zum ersten Mal der Eigentümer der Lokalbahn. Die Süddeutsche Eisenbahngesellschaft (SEG) übernahm die Bahn mit der Absicht, diese zu modernisieren.⁶¹⁴

Doch da sich die SEG kaum um kommunale Gesichtspunkte kümmerte, erwuchs neben der badischen Staatsbahn auf einzelnen Streckenabschnitten eine weitere Konkurrenz durch die aufstrebende Karlsruher Pferde- bzw. Straßenbahn.⁶¹⁵ Denn zum Beispiel wurden Wünsche der Stadt Karlsruhe, „kleinere Maschinen und zierlichere Wagen“⁶¹⁶ zu verwenden, von der SEG ignoriert.⁶¹⁷

⁶⁰⁸ Vgl. ebd. S. 16.

⁶⁰⁹ Vgl. Gleitsmann-Topp, Rolf-Jürgen (Hrsg.): Technikdiskurse. Karlsruher Studien zur Technikgeschichte. Band 1: Oetzel, Günther: Das pulsierende Herz der Stadt. Stadtraum und industrielle Mobilität. Die Karlsruher Bahnhofsfrage. Karlsruhe 2005. S. 54. (<http://digibib.uni-karlsruhe.de/volltexte/1000002976>)

⁶¹⁰ Vgl. ebd. S. 54.

⁶¹¹ Vgl. Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (Hrsg.): Geyer, Wolfram Christian: Die Karlsruher Lokalbahn. Vom Lobberle zur Stadtbahn – von Spöck nach Durmersheim. Unter Mitarbeit von Bindewald, Klaus; Honervogt, Ulrich u. a. Heidelberg – Ubstadt-Weiher – Basel 2006. S. 17.

⁶¹² Zitat ebd. S. 17.

⁶¹³ Vgl. ebd. S. 17.

⁶¹⁴ Vgl. ebd. S. 17.

⁶¹⁵ Vgl. ebd. S. 17.

⁶¹⁶ Zitiert nach ebd. S. 17.

⁶¹⁷ Vgl. ebd. S. 17.

So sah sich die Stadt Karlsruhe wie auch im Fall der Albtalbahn zu Beginn des 20. Jahrhunderts genötigt, sich intensiver mit der Lokalbahn zu beschäftigen.

Ab dem Jahr 1903, also ab dem Zeitpunkt, zu dem die Stadt Karlsruhe die Straßenbahn von der Allgemeinen Electricitäts-Gesellschaft (AEG) gekauft hatte, versuchte sie nun auch die Lokalbahn zu kaufen. Zunächst war dabei an eine gemeinsame Gesellschaft mit dem bisherigen Eigentümer der SEG sowie der B.L.E.A.G. als Eigentümer der Albtalbahn gedacht, an der jedoch die Stadt Karlsruhe mit 51 % die Mehrheit erhalten sollte. Diese Gesellschaft sollte die drei Bahnen, Straßenbahn, Lokalbahn und Albtalbahn, vereinigen und dann vor allem die einzige noch nicht elektrifizierte Bahn, die Lokalbahn, elektrifizieren, um den ungeliebten Dampfbetrieb aus der Stadt zu verbannen.⁶¹⁸ Doch die Idee eines, wie man es heute nennen würde, Joint Ventures scheiterte, nicht zuletzt weil auch der Bürgerausschuss der Stadt Karlsruhe eine derartige Lösung im Jahr 1913 ablehnte.⁶¹⁹

Nichtsdestotrotz hatte die SEG aber, wie es 1910 sowohl zwischen der Stadt Karlsruhe und der SEG als auch zwischen der Stadt Karlsruhe und Daxlanden im Eingemeindungsvertrag vereinbart worden war, eine Stichstrecke von Grünwinkel nach Daxlanden 1913 in Betrieb genommen.⁶²⁰

Verglichen mit der Albtalbahn, die erst 1957 übernommen werden konnte, gelang es dann aber doch relativ schnell, den anfänglichen Widerstand der SEG zu überwinden, und am 1. Januar 1915 wurde die Lokalbahn für 1,9 Millionen Mark⁶²¹ – dieser Betrag entsprach in etwa dem Buchwert der Anlagen – von der Stadt Karlsruhe übernommen,⁶²² obwohl zwischenzeitlich der erste Weltkrieg begonnen hatte.

Die Stadt Karlsruhe gliederte die Lokalbahn in das Städtische Bahnamt ein und begann trotz des Krieges, die Bahn für rund 1,6 Millionen Mark umzubauen. Um die Betriebssicherheit zu erhöhen und Platz zu sparen, wurden die teilweise parallel laufenden Meter- und Normalspurgleise zwischen dem Hauptfriedhof und dem heutigen Weinbrennerplatz, in der Haid-und-

⁶¹⁸ Vgl. ebd. S. 18.

⁶¹⁹ Vgl. ebd. S. 19.

⁶²⁰ Vgl. ebd. S. 18 f.

Und vgl. Zefferer, Jochen: Die Daxlander Straßenbahnstrecken. Karlsruhe 2009 S. 7 ff.

⁶²¹ Vgl. VBK – Stadtwerke Karlsruhe – Verkehrsbetriebe (Städtische Verkehrsbetriebe Karlsruhe), AVG Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH, TBB Turmbergbahn Durlach AG (Hrsg.) redaktionelle Bearbeitung Walter Röhrig: Die Karlsruher Verkehrsbetriebe. Eine Chronik und ein Rechenschaftsbericht. Karlsruhe 1973. S. 11.

⁶²² Vgl. Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (Hrsg.): Geyer, Wolfram Christian: Die Karlsruher Lokalbahn. Vom Lobberle zur Stadtbahn – von Spöck nach Durmersheim. Unter Mitarbeit von Bindewald, Klaus; Honervogt, Ulrich u. a. Heidelberg – Ubstadt-Weiher – Basel 2006. S. 19 f.

Neu-Straße, in der Kapellenstraße und in der Kriegsstraße durch eine zweigleisige Dreischienenstrecke für den gemeinsamen Betrieb von Lokal- und Straßenbahn ersetzt.⁶²³ Außerdem wurde die Trassenführung in westlicher Richtung geändert; die Lokalbahn fuhr westlich der Ettlinger Straße auf einem Drei-Schienen-Gleis zusammen mit der Straßenbahn den Linienweg der heutigen Straßenbahnlinie 5 entlang durch die Hermann-Billing-Straße, die Mathystraße und die Gartenstraße, benutzte dann wieder die Kriegsstraße und fuhr zum Kühlen Krug und anschließend weiter Richtung Südwesten.⁶²⁴

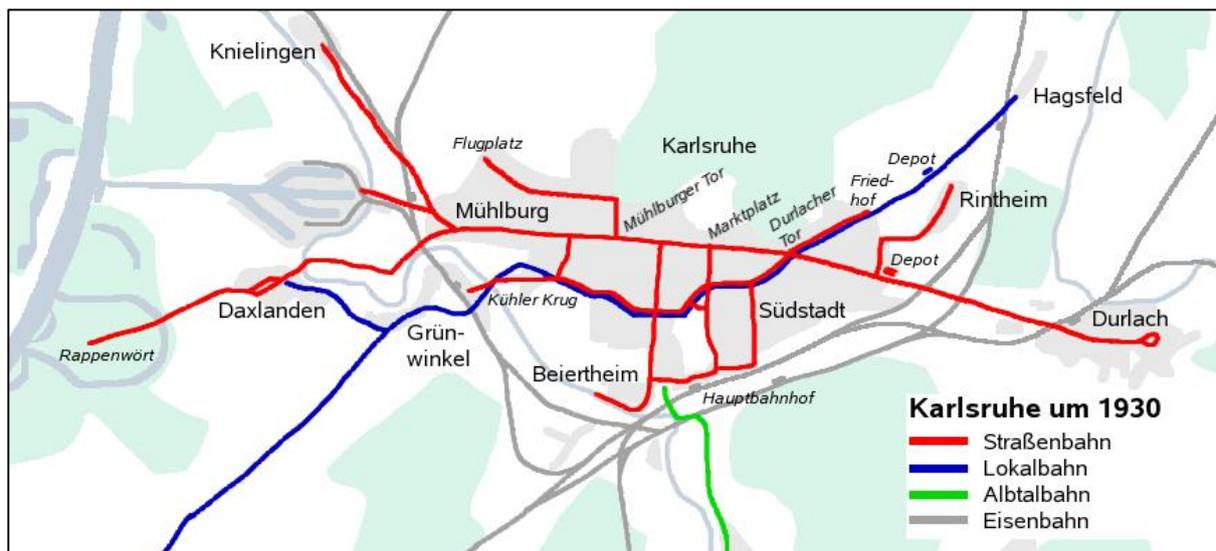


Abbildung 9: Streckenkarte der Karlsruher Straßenbahn um 1930⁶²⁵

1917 war der Umbau abgeschlossen⁶²⁶ und man begann, die Strecke auf dem Abschnitt zwischen Hagsfeld und Grünwinkel sowie die Stichstrecke Grünwinkel – Daxlanden zu elektrifizieren, zunächst mit einer Fahrleitung aus Eisen, da Kupfer wegen des Krieges knapp war.⁶²⁷

Dennoch blieb der Dampfbetrieb auf der Lokalbahn in Karlsruhe noch eine sehr lange Zeit bestehen. Noch 1950 aufgenommene Fotografien zeigen den Einsatz von Kastendampflok

⁶²³ Vgl. ebd. S. 20 f.

⁶²⁴ Vgl. Abbildung von Lauer, Martin: Streckenkarte der Karlsruher Straßenbahn, um 1930, Stand 29. Januar 2006. Wikimedia Commons: http://commons.wikimedia.org/wiki/Image:Karlsruhe_Tramwaymap_1930.png. Auf http://ka.stadtwiki.net/Datei:Karlsruhe_Tramwaymap_1930.png. Zugriff 26.12.2010.

⁶²⁵ Abbildung von Lauer, Martin: Streckenkarte der Karlsruher Straßenbahn, um 1930, Stand 29. Januar 2006. Wikimedia Commons: http://commons.wikimedia.org/wiki/Image:Karlsruhe_Tramwaymap_1930.png. Auf http://ka.stadtwiki.net/Datei:Karlsruhe_Tramwaymap_1930.png. Zugriff 26.12.2010.

⁶²⁶ Vgl. Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (Hrsg.): Geyer, Wolfram Christian: Die Karlsruher Lokalbahn. Vom Lobberle zur Stadtbahn – von Spöck nach Durmersheim. Unter Mitarbeit von Bindewald, Klaus; Honervogt, Ulrich u. a. Heidelberg – Ubstadt-Weiher – Basel 2006. S. 21.

⁶²⁷ Vgl. ebd. S. 27.

im Güterverkehr in der Gartenstraße, vor dem Kühlen Krug und auf dem IWKA-Gelände.⁶²⁸ Erst 1956 wurde der Güterverkehr, zuletzt auf der Haid-und-Neu-Straße, endgültig eingestellt und die Dampfloks verschwanden aus dem Karlsruher Stadtbild.⁶²⁹

1922 wurden die innerstädtischen und elektrifizierten Strecken der Lokalbahn endgültig in den Straßenbahnbetrieb eingegliedert.⁶³⁰

Außerhalb von Karlsruhe jedoch konnte die Bahn nicht mehr lange betrieben werden. Der Streckenabschnitt zwischen Hagsfeld und Spöck musste am 1. Januar 1922 eingestellt werden, da sich das Defizit auf dem Abschnitt zwischenzeitlich auf 1 Million DM pro Jahr erhöht hatte und die anliegenden Gemeinden nicht bereit waren, Zuschüsse zu zahlen. 1936 wurde, um die höhengleiche Kreuzung mit der Hauptbahn Karlsruhe – Mannheim zu beseitigen, die Strecke verkürzt und endete nun am südlichen Ortseingang von Hagsfeld.⁶³¹

Die Strecke nach Durmersheim hingegen wurde 1929 elektrifiziert.⁶³² Doch so konnte die Stilllegung nur aufgehalten, nicht verhindert werden. Angesichts eines jährlichen Defizits von ungefähr 150.000 Reichsmark⁶³³ musste am 26. April 1936 der Betrieb auf dem Abschnitt Mörsch – Durmersheim, ein gutes Jahr später, am 14. August 1937, auch auf dem Streckenabschnitt Mörsch – Grünwinkel eingestellt werden.⁶³⁴

Zehn Jahre nach der Eröffnung der Straßenbahnstrecke nach Daxlanden kam auch auf dem Streckenabschnitt Grünwinkel – Daxlanden das Ende der Lokalbahn: Am 31. März 1938 wurde der Parallelverkehr zur Straßenbahn beendet, die Strecke stillgelegt und anschließend abgebaut.⁶³⁵

Da sich auch auf den innerstädtischen Strecken der Misch-Verkehr zwischen Schmalspurbahn und der normalspurigen Straßenbahn als zu aufwendig herausstellte, wurde dieser ebenfalls

⁶²⁸ Vgl. ebd. S. 23, und 25 f.

⁶²⁹ Vgl. http://de.wikipedia.org/wiki/Karlsruhe_Lokalbahn vom 22. November 2010.

Und: Unter Strom, Abbildung S. 134.

⁶³⁰ Vgl. Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (Hrsg.): Geyer, Wolfram Christian: Die Karlsruher Lokalbahn. Vom Lobberle zur Stadtbahn – von Spöck nach Durmersheim. Unter Mitarbeit von Bindewald, Klaus; Honervogt, Ulrich u. a. Heidelberg – Ubstadt-Weiher – Basel 2006. S. 27.

⁶³¹ Vgl. ebd. S. 28.

⁶³² Vgl. http://de.wikipedia.org/wiki/Karlsruhe_Lokalbahn. Zugriff 22. November 2010.

⁶³³ Vgl. Stadtarchiv Karlsruhe, Verkehrsbetriebe Karlsruhe (Hrsg.); Koch, Manfred (Hrsg.): Mit Beiträgen von: Bindewald, Klaus; Ludwig, Dieter; Stammler, Horst u. a.: Unter Strom. Geschichte des öffentlichen Nahverkehrs in Karlsruhe. Veröffentlichungen des Karlsruher Stadtarchivs, Bd. 20. Karlsruhe 2000. S. 141.

⁶³⁴ Vgl. ebd.

⁶³⁵ Vgl. ebd.

nahezu eingestellt. So blieb als letzte Strecke nur noch der Streckenabschnitt Durlacher Tor – Hagsfeld übrig. Dieser wurde erst am 30. April 1955 eingestellt.⁶³⁶ Nach der Einstellung des Güterverkehrs zur Firma Haid & Neu wurden die Gleise 1956 abgebaut und verkauft.⁶³⁷ Eine 66 Jahre lang dauernde Epoche des Nahverkehrs in Karlsruhe war beendet.⁶³⁸

3.6.2 Ein neugebauter Abschnitt – vom Hauptfriedhof in die Waldstadt

Nur etwa anderthalb Jahre später, am 25. Oktober 1957, wurde auf der alten Trasse der Lokalbahn ein neuer Streckenabschnitt der Karlsruher Straßenbahn vom Karlsruher Hauptfriedhof bis zur heutigen Wendeschleife Hirtenweg in Betrieb genommen. Die Strecke hatte eine Spurweite von 1.435 mm und war mit 750 V Gleichspannung elektrifiziert.⁶³⁹

1960 wurde die Strecke bis zur damaligen Endhaltestelle Glogauer Straße und 1963 bis zur langjährigen Endhaltestelle Jägerhaus in der Waldstadt verlängert. Oberbürgermeister Klotz hatte „seinen“ neuen Stadtteil Waldstadt mit einem Straßenbahnanschluss geplant und war nach der Eröffnung dementsprechend stolz auf „seine“ Straßenbahn.⁶⁴⁰

Bis zur Vollendung der heutigen Straßenbahnlinie 4 dauerte es noch etliche Jahre, denn erst im Jahr 2000 wurde der allerletzte Streckenabschnitt vom Jägerhaus bis ins Europaviertel, wo die Linie mit einer Wendeschleife in der Nähe des Eingangs der Europäischen Schule endet, in Betrieb genommen (siehe Kapitel 4.21.3).⁶⁴¹

⁶³⁶ Vgl. Stadtarchiv Karlsruhe, Verkehrsbetriebe Karlsruhe (Hrsg.); Koch, Manfred (Hrsg.): Mit Beiträgen von: Bindewald, Klaus; Ludwig, Dieter; Stammler, Horst u. a.: Unter Strom. Geschichte des öffentlichen Nahverkehrs in Karlsruhe. Veröffentlichungen des Karlsruher Stadtarchivs, Bd. 20. Karlsruhe 2000. S. 143.

⁶³⁷ Vgl. ebd. S. 143.

⁶³⁸ Eines der letzten sichtbaren Überbleibsel war der Bahnhof der Lokalbahn am südlichen Ortseingang von Hagsfeld. Er wurde lange Zeit als Gebäude für eine Gaststätte weiter genutzt, zuletzt durch einen Irish Pub. Anfang des neuen Jahrtausends wurde das Gebäude abgerissen, um einem Supermarkt Platz zu machen.

⁶³⁹ Vgl. Stadtarchiv Karlsruhe, Verkehrsbetriebe Karlsruhe (Hrsg.); Koch, Manfred (Hrsg.): Mit Beiträgen von: Bindewald, Klaus; Ludwig, Dieter; Stammler, Horst u. a.: Unter Strom. Geschichte des öffentlichen Nahverkehrs in Karlsruhe. Veröffentlichungen des Karlsruher Stadtarchivs, Bd. 20. Karlsruhe 2000. S. 214.

Und vgl. Stadtwerke Karlsruhe – Verkehrsbetriebe (Hrsg.): Verkehrsbetriebe Karlsruhe und Geyer, Wolfram-Christian: 100 Jahre Straßenbahn Karlsruhe. 1877 bis 1977. Karlsruhe 1977. S. 49.

⁶⁴⁰ Vgl. VGB Verlagsgruppe Bahn – Rio Grande Video. JS-Filmproduktion: Video-Express 94. Redaktion Joachim Schmidt, Wolfgang Schumacher. Fürstenfeldbruck 2009. Minute 23.

Und: Vgl. Stadtwerke Karlsruhe – Verkehrsbetriebe (Hrsg.): Verkehrsbetriebe Karlsruhe und Geyer, Wolfram-Christian: 100 Jahre Straßenbahn Karlsruhe. 1877 bis 1977. Karlsruhe 1977. S. 49.

⁶⁴¹ VBK – Verkehrsbetriebe Karlsruhe GmbH (Hrsg.): Stabsstelle Öffentlichkeit/Marketing und Abteilung Betriebswirtschaft: Impuls. Geschäftsbericht 2000. VBK-Verkehrsbetriebe Karlsruhe GmbH. Karlsruhe 2001. S. 19.

Die Trasse wurde jedoch nicht direkt durch den neuen Stadtteil Waldstadt geführt, sondern ab der Haltestelle Glogauer Straße bis zur Haltestelle Jägerhaus parallel östlich zur der Besiedelungsgrenze angelegt, etwa 50 bis 100 m von dieser entfernt und durch einen Grünstreifen getrennt. Durch die periphere Lage verlängern sich jedoch die Wege zu den Haltestellen und somit die Reisezeiten. Doch ist diese Planung darauf zurückzuführen, dass sowohl in den ersten Entwürfen ab Mitte der 1940er Jahre und auch bei späteren Konzeptionen um 1960 für den Bau der Waldstadt der Bau der Siedlung bis an die Ortsgrenze von Hagsfeld geplant worden war.⁶⁴²

Zwar wurden die ursprünglichen Planungen nicht umgesetzt,⁶⁴³ jedoch hat sich die Situation inzwischen geändert: Durch den Ausweis neuer Baugebiete ab Mitte der achtziger Jahre, der sogenannten Feldlage II, und den Bau des neuen Waldstadt-Zentrums zum einen und durch den Bau der Waldorf- und der Eichendorffschule in den Grünstreifen zum anderen liegt die Straßenbahntrasse heutzutage direkt in der Mitte des Stadtteils⁶⁴⁴ und ist sowohl vom überwiegenden Teil der alten als auch der neueren Wohngebiete der Waldstadt in akzeptabler Zeit zu Fuß zu erreichen. Für die westlichen Bereiche der Waldstadt in der Nähe der Theodor-Heuss-Allee, für die das nicht zutrifft, wird die Straßenbahn durch die Buslinie 30 ergänzt, die über die Theodor-Heuss-Allee und den Klosterweg die am weitesten westlich gelegenen Teile der Waldstadt direkt mit dem Durlacher Tor verbindet.

Bis zur Verlängerung der Straßenbahnlinie 4 ins Europaviertel endete die Buslinie 30 dort. Erst nach der Inbetriebnahme des nördlichsten und letzten Streckenabschnitts der Linie 4 wurde sie verkürzt und endet heute mit einer Wendeschleife an der Elbinger Straße.⁶⁴⁵

3.6.3 Der Südast der S2

Im Südwesten grenzt die Stadt Rheinstetten, die 1975 im Zuge der Gebietsreform durch den Zusammenschluss der Gemeinden Forchheim, Mörsch und Neuburgweier entstanden war, an die Stadt Karlsruhe. Sie wird im Westen durch den Rhein, im Osten durch Ettlingen und im Süden durch die Gemarkung der Gemeinde Durmersheim begrenzt.⁶⁴⁶

⁶⁴² Vgl. Hof; Walter; Paur, Eva; Schramm, Gebhard; Bürgerverein Waldstadt e. V. (Hrsg.): Die Waldstadt in Karlsruhe. Ein lebendiger Stadtteil im Grünen. Karlsruhe 2007. S. 23 und 36.

⁶⁴³ Vgl. ebd. S. 35 f.

⁶⁴⁴ Vgl. ebd. S. 38 ff.

⁶⁴⁵ VBK – Verkehrsbetriebe Karlsruhe GmbH (Hrsg.): Stabsstelle Öffentlichkeit/Marketing und Abteilung Betriebswirtschaft: Impuls. Geschäftsbericht 2000. VBK-Verkehrsbetriebe Karlsruhe GmbH. Karlsruhe 2001. S. 23.

⁶⁴⁶ Vgl. <http://de.wikipedia.org/wiki/Rheinstetten>. Zugriff 26. Dezember 2010.

Mit inzwischen knapp über 20.000 Einwohnern ist Rheinstetten seit dem 1. Januar 2005 Große Kreisstadt.⁶⁴⁷ Darüber hinaus stellt sie einen geradezu klassischen Fall für die Besiedelung im Speckgürtel eines Oberzentrums dar. Da ein großer Teil der in den 1970er und 1980er Jahren stark gewachsenen Bevölkerung zum Arbeiten oder auch zur Schule nach Karlsruhe einpendelt, bot sich an, Rheinstetten wieder an das Karlsruher Schienennetz anzuschließen, idealerweise auf dem direkten Weg, d. h. durch die Rheinstrandsiedlung.

3.6.3.1 Die Straßenbahn in die Rheinstrandsiedlung

Da die Einwohnerzahl der Rheinstrandsiedlung stetig zunahm und dadurch die Buslinie 60 ständig überlastet war, beschloss der Karlsruher Gemeinderat am 29. April 1969, eine Straßenbahnstrecke in die Rheinstrandsiedlung zu bauen.⁶⁴⁸ In der Folgezeit wurden von den Verkehrsbetrieben insgesamt sechs Varianten für den Anschluss der Rheinstrandsiedlung an das Straßenbahnnetz geprüft, die sich vor allen Dingen durch ihren Verknüpfungspunkt mit dem bestehenden Streckennetz unterschieden. Es wurden sowohl Möglichkeiten der Verlängerung der bestehenden Daxlander Strecke untersucht wie auch Strecken ab dem Kühlen Krug oder dem Weinbrennerplatz sowie von der Vogesenstraße mit Ausfädelung am Römerhof oder von der Karlstraße durch Beiertheim und die Pulverhausstraße.⁶⁴⁹ Für die Erschließung der Rheinstrandsiedlung selbst gab es nur zwei Möglichkeiten: entweder an der westlichen Seite des Hochgestades entlang oder durch den Grünzug Kleiner Anger.⁶⁵⁰

1972 hatte man sich entschieden, und die VBK veröffentlichten die Absicht,⁶⁵¹ „die Omnibuslinie zur Rheinstrandsiedlung durch eine Straßenbahnlinie ab Römerhof zu ersetzen.“⁶⁵² Neben der Rheinstrandsiedlung sollte durch diese Linie gleichzeitig auch das Baugebiet Daxlanden-Ost erschlossen werden.⁶⁵³

⁶⁴⁷ Vgl. ebd.

⁶⁴⁸ Vgl. Zefferer, Jochen: Die Daxlander Straßenbahnstrecken. Karlsruhe 2009. S. 213 ff.

⁶⁴⁹ Vgl. ebd. S. 220.

Der Römerhof war eine Gaststätte, die an der Kreuzung Eckenerstraße / Daxlander Straße lag.

⁶⁵⁰ Vgl. ebd. S. 221.

⁶⁵¹ Vgl. VBK – Stadtwerke Karlsruhe – Verkehrsbetriebe (Städtische Verkehrsbetriebe Karlsruhe), AVG Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbh, TBB Turmbergbahn Durlach AG (Hrsg.) redaktionelle Bearbeitung Walter Röhrig: Die Karlsruher Verkehrsbetriebe. Eine Chronik und ein Rechenschaftsbericht. Karlsruhe 1973. S. 63.

⁶⁵² Zitat ebd. S. 63.

⁶⁵³ Vgl. ebd. S. 63.

Mit der Verlängerung der bestehenden Straßenbahnstrecke durch die Vogesenstraße und weiter durch die Eckenerstraße hatte man die „billigste, schnellste und vielseitigste Variante“⁶⁵⁴ ausgewählt, wenn auch nicht unbedingt die am einfachsten umzusetzende.⁶⁵⁵

Im August 1972 wurde das Projekt im Rahmen einer Besprechung für die im Rahmen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes für den Zeitraum 1973 bis 1977 geplanten Bauvorhaben mit Vertretern des Innenministeriums Baden-Württemberg erörtert, dabei gleichzeitig auch die Option der Verlängerung in weiteren Bauabschnitten nach Forchheim, Mörsch und Durmersheim vorgestellt und darauf verwiesen, dass die Anlage der Gleise teilweise auf der Trasse der ehemaligen Kleinbahn Karlsruhe – Durmersheim vorgesehen sei.⁶⁵⁶

Am 7. April 1976 legten die VBK in einem Schreiben an das Finanzdezernat der Stadt Karlsruhe die wesentlichen Argumente für den Bau der Straßenbahn in die Rheinstrandsiedlung dar. 7.100 Fahrgäste pro Tag benutzten die Buslinie 60, die damals die Rheinstrandsiedlung und das übrige Einzugsgebiet der geplanten Straßenbahnlinie erschloss, von denen 81 % am Entenfang zur Weiterfahrt mit der Straßenbahn umstiegen. Um die Fahrgäste transportieren zu können, wurde mit den Bussen tagsüber ein Zehn-Minuten-Takt gefahren, in der Hauptverkehrszeit war sogar alle drei Minuten ein Bus notwendig. Trotzdem betrachteten die VBK das Angebot als unzureichend, da die Busse relativ stark besetzt, teilweise sogar überfüllt seien. Daher schlug man vor, die Buslinie 60 einzustellen und stattdessen die, damals als eine von zwei Linien zum Rheinhafen fahrende, Linie 7 vom Entenfang über den Römerhof zur Rheinstrandsiedlung zu führen.⁶⁵⁷ Insgesamt veranschlagten die VBK für den Streckenbau rund zehn Mio. DM, für die mit Bundes- und Landeszuschüssen in Höhe von 85 % gerechnet wurde. Hinzu kamen saldierte höhere Betriebs- und Kapitalkosten in Höhe von 329.000 DM pro Jahr, denen nach Ansicht der VBK jedoch auch – wenn auch nicht zu quantifizierende – Mehreinnahmen durch Anstieg der

⁶⁵⁴ Zitat Zefferer, Jochen: Die Daxlander Straßenbahnstrecken. Karlsruhe 2009. S. 221.

⁶⁵⁵ Vgl. BNN: „Anlieger protestieren: Südbahn und Stadt unter Beschuss. Trassenführung durch die Eckenerstraße kritisiert.“ Karlsruhe, 25. August 1976. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/59.2 Südbahn, Zeitungsausschnitte.

⁶⁵⁶ Vgl. Verkehrsbetriebe Karlsruhe: Aktennotiz. Verkehrsfinanzierungsgesetz 1971; hier: Information des Innenministeriums über die Planung einer U-Strab (Stadtbahn) sowie die von den Verkehrsbetrieben für die Jahre 1973 bis 1977 vorangemeldeten Vorhaben.“ Karlsruhe, 01. August 1972. S. 2 f. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/58, Nordbahn. Ordner 2.

⁶⁵⁷ Vgl. Ludwig, Dieter: Aktennotiz: Anschluss der Rheinstrandsiedlung an das Netz der Straßenbahn der VBK (Römerhof – Rheinstrandsiedlung). Karlsruhe, 20. April 1976. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/0 Programm der ÖPNV-Vorhaben 1975 – 1976. Heft 2.

Fahrgastzahlen gegenüberstünden.⁶⁵⁸ Das Planfeststellungsverfahren wurde am 17. Mai 1976 eingeleitet.⁶⁵⁹

Einige Monate später, am 24. August 1976, fand eine Informations- und Diskussionsveranstaltung mit den Bewohnern der Eckenerstraße statt.⁶⁶⁰ In dieser Veranstaltung versuchte der Verkehrsdezernent Karlsruhes, Dr. Horst Rehberger, den Anwohnern klarzumachen, dass eine Straßenbahnlinie durch die Eckenerstraße die einzig sinnvolle Lösung sei.⁶⁶¹ „Doch“, so berichteten die BNN, „beim größten Teil der Anwesenden stieß er auf wenig Gegenliebe: die Mehrheit ist gegen die Trassenführung und will nicht so einfach hinnehmen, dass man ihr eine Straßenbahn ‚vor die Nase setzt‘.“⁶⁶²

Denn um in der Eckenerstraße einen zweigleisigen, besonderen Bahnkörper⁶⁶³, der überdies für das Befahren mit 2,65 m breiten Stadtbahnwagen geeignet sein sollte, bauen zu können, mussten die Fahrbahnen des Kfz-Verkehrs sowie Geh- und Radweg verlegt werden. Und für

⁶⁵⁸ Vgl. Verkehrsbetriebe Karlsruhe: Aktennotiz: Betr.: Anschluss der Rheinstrandsiedlung an das Netz der Straßenbahn (Römerhof – Rheinstrandsiedlung) hier: Gesamtaufwand. Karlsruhe, 7. April 1976. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/0 Programm der ÖPNV-Vorhaben 1975 – 1976. Heft 2.

⁶⁵⁹ Vgl. Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (Hrsg.): Geyer, Wolfram Christian: Die Karlsruher Lokalbahn. Vom Lobberle zur Stadtbahn – von Spöck nach Durmersheim. Unter Mitarbeit von Bindewald, Klaus; Honervogt, Ulrich u. a. Heidelberg – Ubstadt-Weiher – Basel 2006. S. 68 f.

⁶⁶⁰ Vgl. BNN: „Anlieger protestieren: Südbahn und Stadt unter Beschuss. Trassenführung durch die Eckenerstraße kritisiert.“ Karlsruhe, 25. August 1976. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/59.2 Südbahn, Zeitungsausschnitte.

⁶⁶¹ Vgl. ebd.

⁶⁶² Zitat ebd.

⁶⁶³ Die BOStrab definiert folgende drei Arten Bahnkörper:

§ 16 Bahnkörper: (...)

(4) Bahnkörper sind

1. straßenbündige Bahnkörper,

2. besondere Bahnkörper,

3. unabhängige Bahnkörper.

(5) Straßenbündige Bahnkörper sind mit ihren Gleisen in Straßenfahrbahnen oder Gehwegflächen eingebettet.

(6) Besondere Bahnkörper liegen im Verkehrsraum öffentlicher Straßen, sind jedoch vom übrigen Verkehr durch Bordsteine, Leitplanken, Hecken, Baumreihen oder andere ortsfeste Hindernisse getrennt. Zum besonderen Bahnkörper gehören auch höhengleiche Kreuzungen, die nach § 20 Abs. 7 als Bahnübergänge gelten.

(7) Unabhängige Bahnkörper sind auf Grund ihrer Lage oder ihrer Bauart vom übrigen Verkehr unabhängig. Zum unabhängigen Bahnkörper gehören auch Bahnübergänge nach § 20.

Zitat: "Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 11. Dezember 1987 (BGBl. I S. 2648), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 8. November 2007 (BGBl. I S. 2569) geändert worden ist" Stand: Zuletzt geändert durch Art. 1 V v. 8.11.2007 I 2569. Ein Service des Bundesministeriums der Justiz in Zusammenarbeit mit der juris GmbH – www.juris.de. <http://www.juris.de> vom 12. Juni 2012.

diese Verlegung wiederum wurde ein ein bis eineinhalb Meter breiter Streifen der Vorgärten der an der Eckenerstraße gelegenen Häuser benötigt.⁶⁶⁴

Insbesondere wurden an diesem Abend die Nachteile der möglichen Alternativen vorgestellt. Eine Trassenführung durch die Pulverhausstraße beispielsweise hätte mit 60 bis 80 Millionen DM etwa 40 bis 60 Millionen DM mehr gekostet als die Südbahn durch die Eckenerstraße.⁶⁶⁵ Dennoch forderten die Anwohner der Eckenerstraße, dass überhaupt keine Bahn gebaut werden solle und stattdessen weiter Busse fahren sollten.⁶⁶⁶

Auch die BNN hielten dies jedoch für nicht realistisch und nahmen die Argumente der VBK auf: „Dies aber dürfte kaum machbar sein. Von den Fahrgästen, die die Buslinie 60 benutzen, müssen bisher 81 % am Entenfang umsteigen. Außerdem ist mit 7.100 Fahrgästen die Grenze der Bus Leistungsfähigkeit erreicht. Jetzt schon fährt im Berufsverkehr alle drei Minuten ein Bus, um die Massen zu Entenfang oder in die Rheinstrandsiedlung zu transportieren.“⁶⁶⁷

Derartige Argumente überzeugten die Anwohner der Eckenerstraße jedoch nicht. Im Oktober 1976 fand eine der Versammlung der „Interessengemeinschaft Eckenerstraße“ statt, in der der Widerstand der Bewohner erneut formuliert wurde. So berichteten die BNN von einer überwiegend sachlichen Diskussion, gaben jedoch auch zu bedenken, dass die Interessengemeinschaft keine Vertreter der Stadtverwaltung und der Verkehrsbetriebe eingeladen hatte.⁶⁶⁸ „Heute Abend geht es nicht darum, wie die Trassenführung aussehen soll, ob ein Baum links oder rechts gepflanzt wird, sondern die Frage lautet, ob die Bahn überhaupt gebaut wird oder nicht“, so der Vertreter der Interessengemeinschaft Werner Haas.⁶⁶⁹ Außerdem forderten die Vertreter der Interessengemeinschaft in dieser Versammlung ein neues Lärmschutzgutachten der Stadt, beschlossen, zusätzlich ein eigenes in Auftrag zu geben, zweifelten die von der Stadtverwaltung angegebene Fahrgastzahl in den Bussen von

⁶⁶⁴ Vgl. Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (Hrsg.): Geyer, Wolfram Christian: Die Karlsruher Lokalbahn. Vom Lobberle zur Stadtbahn – von Spöck nach Durmersheim. Unter Mitarbeit von Bindewald, Klaus; Honervogt, Ulrich u. a. Heidelberg – Ubstadt-Weiher – Basel 2006. S. 68.

⁶⁶⁵ Vgl. BNN: „Anlieger protestieren: Südbahn und Stadt unter Beschuß. Trassenführung durch die Eckenerstraße kritisiert.“ Karlsruhe, 25. August 1976. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/59.2 Südbahn, Zeitungsausschnitte.

⁶⁶⁶ Vgl. ebd.

⁶⁶⁷ Zitat ebd.

⁶⁶⁸ Vgl. BNN: „230 von 280 Betroffenen: Die Anwohner der Eckenerstraße wollen überhaupt keine Bahn. Eigenes Schallgutachten soll Unzumutbarkeit beweisen.“ Karlsruhe, 13. Oktober 1976. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/59.2 Südbahn, Zeitungsausschnitte.

⁶⁶⁹ Zitat ebd.

7.100 pro Tag an und legten Wert darauf, dass sie keine Minderheit repräsentierten, sondern dass etwa 230 der 250 Bewohner der Eckenerstraße gegen die Bahn seien.⁶⁷⁰

Anders sahen die Bewohner der Rheinstrandsiedlung den Bau der Straßenbahnlinie. Ein Bürgergespräch machte klar, dass der Protest gegen die Südbahn ein weitgehend auf die Anwohner der Eckenerstraße begrenztes Phänomen war,⁶⁷¹ denn, so die BNN: „Die Diskussionsbeiträge der Anwesenden zeigten deutlich, daß die meisten Rheinsträndler die Straßenbahn haben wollen, wenn sie auch der Meinung sind, dass dabei ihr ‚Anger‘⁶⁷² in Mitleidenschaft gezogen werden könnte.“⁶⁷³

Letztendlich nützten alle Proteste der Anwohner der Eckenerstraße nichts, das Regierungspräsidium erließ am 7. November 1977 den Planfeststellungsbeschluss.⁶⁷⁴

Gegen diesen erhob die Interessengemeinschaft Eckenerstraße Einspruch, der vom Verwaltungsgericht Karlsruhe am 28. September 1978 als unbegründet zurückgewiesen wurde.⁶⁷⁵ Die Gegner der Straßenbahnstrecke gingen in die nächste Instanz und unterlagen auch vor dem Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg in Mannheim am 7. November 1979. Da der Verwaltungsgerichtshof keine Revision vor dem Bundesverwaltungsgericht zuließ,⁶⁷⁶ stand der Südbahn rechtlich nichts mehr im Wege.

Da die Revision vor dem Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg keine aufschiebende Wirkung hatte, hatten die VBK die Bauarbeiten bereits Anfang August 1979

⁶⁷⁰ Vgl. ebd.

Hier liegt offenbar ein Druckfehler vor: In der Überschrift des Artikels schreiben die BNN „230 von 280 Betroffenen“, im Text jedoch 230 von 250.

⁶⁷¹ Vgl. BNN: „Ein Bürgergespräch machte klar: Rheinstrandsiedlung ist für den Bau einer Straßenbahnlinie. 130 Bewohner diskutierten Pläne mit den städtischen Fachleuten.“ Karlsruhe, 13. September 1976. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/59.2 Südbahn, Zeitungsausschnitte.

⁶⁷² Beim „Anger“ handelt es sich um einen Grünstreifen, der die Rheinstrandsiedlung durchquert.

⁶⁷³ Zitat BNN: „Ein Bürgergespräch machte klar: Rheinstrandsiedlung ist für den Bau einer Straßenbahnlinie. 130 Bewohner diskutierten Pläne mit den städtischen Fachleuten.“ Karlsruhe, 13. September 1976. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/59.2 Südbahn, Zeitungsausschnitte.

⁶⁷⁴ Vgl. Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (Hrsg.): Geyer, Wolfram Christian: Die Karlsruher Lokalbahn. Vom Lobberle zur Stadtbahn – von Spöck nach Durmersheim. Unter Mitarbeit von Bindewald, Klaus; Honervogt, Ulrich u. a. Heidelberg – Ubstadt-Weiher – Basel 2006. S. 68 f.

⁶⁷⁵ Vgl. ebd. S. 68.

⁶⁷⁶ Vgl. BNN: „Anlieger der Eckenerstraße verloren den Prozeß: Klage endgültig abgewiesen. Revision vor dem Bundesverwaltungsgericht nicht zugelassen.“ Karlsruhe, 09 November 1979. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/59.2 Südbahn, Zeitungsausschnitte.

aufgenommen.⁶⁷⁷ Etwa 14 Monate später, am 18. Oktober 1980, konnte die Straßenbahnstrecke in Betrieb genommen werden.⁶⁷⁸

Wie später auch bei allen anderen neuen Strecken konnte die Strecke am Einweihungswochenende kostenlos befahren werden.⁶⁷⁹ In der Regel endeten daher Ludwigs Einweihungsansprachen mit der Aufforderung, „fahren Sie auch am Montag, wenn’s was koscht“,⁶⁸⁰ und einem abschließenden: „Abgestimmt wird mit der Fahrkarte!“⁶⁸¹

3.6.3.2 Die Stadtbahnstrecke S2 nach Rheinstetten

Schon der Karlsruher Oberbürgermeister Klotz hatte 1957 in der Debatte im Karlsruher Gemeinderat über die Übernahme der Albtalbahn durch die Stadt Karlsruhe auf Gespräche zwischen Karlsruhe und der Gemeinde Forchheim über den verkehrlichen Anschluss Forchheims an den ÖPNV der Stadt hingewiesen.

Zwar lässt in dieser Aussage die Erwähnung der „Bundespost“⁶⁸² darauf schließen, dass die Verhandlungen mit Forchheim zum damaligen Zeitpunkt noch primär die Übernahme bzw. die Einrichtung einer Busverbindung zwischen Forchheim und der Stadt Karlsruhe zum Ziel hatten – die Straßenbahnstrecke in die Rheinstrandsiedlung war zum damaligen Zeitpunkt noch nicht gebaut – jedoch hatte Klotz schon damals vor, die Buslinien mittelfristig durch eine Straßen- bzw. Stadtbahn zu ersetzen und so die alte Lokalbahnverbindung wiederaufleben zu lassen. Die BNN berichteten 1976, dass Oberbürgermeister Klotz die

⁶⁷⁷ Vgl. BNN. „Mit Geben und Nehmen: Südbaden-Bau hat mit den Erdarbeiten begonnen. Mitte 1980 in Betrieb. Noch nach Rheinstetten?“ Karlsruhe, 01. August 1979. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/59.2 Südbahn, Zeitungsausschnitte.

⁶⁷⁸ Vgl. Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (Hrsg.): Geyer, Wolfram Christian: Die Karlsruher Lokalbahn. Vom Lobberle zur Stadtbahn – von Spöck nach Durmersheim. Unter Mitarbeit von Bindewald, Klaus; Honervogt, Ulrich u. a. Heidelberg – Ubstadt-Weiher – Basel 2006. S. 69.

⁶⁷⁹ Vgl. Zefferer, Jochen: Die Daxlander Straßenbahnstrecken. Karlsruhe 2009. S. 232.

⁶⁸⁰ Zitat VBK – Verkehrsbetriebe Karlsruhe GmbH (Hrsg.): Stabsstelle Marketing/Öffentlichkeitsarbeit und Abteilung Betriebswirtschaft der VBK: Geschäftsbericht 2004. Mobilität verbindet. Karlsruhe 2005. S. 7.

⁶⁸¹ Zitat BNN, Ausgabe Hardt: „Über den Erfolg stimmen die Bürger per Fahrkarte ab“. Karlsruhe, 22. September 1997. VBK-Registatur: Aktenzeichen 405/65. Eröffnung Stutensee.

⁶⁸² Bis Mitte der 1980er-Jahre war die Deutsche Bundespost noch im Regionalbusverkehr tätig. Ein Geschäftsfeld, das aus dem Verkehr mit Postkutschen entstanden war. Ab 1981 musste sie sich auf Weisung der Bundesregierung aus diesem Geschäftsbereich zurückziehen, und die Konzessionen, die Fahrzeuge und das Fahrpersonal wurden in den Geschäftsbereich Bahnbus der Deutschen Bundesbahn integriert.

Vgl. z. B. www.de.wikipedia.org/wiki/Kraftpost. Zugriff 05. Juni 2010 oder www.kraftpost.de/neu/geschichte.htm. Zugriff 05. Juni 2010.

„Südbahn in Richtung Forchheim – Mörsch (...) in seinen Jahren auch schon im Kopf“ gehabt habe.⁶⁸³

Wie auf der Hardt nördlich von Karlsruhe gab es auch Richtung Süden das Problem, dass die Konzessionen für den Buslinienbetrieb von der Deutschen Bundesbahn und der Deutschen Bundespost gehalten wurden. Beide Firmen waren offensichtlich nicht bereit, diese Konzessionen ohne Weiteres aufzugeben.⁶⁸⁴ Doch zur Aufgabe der Rekonstruktionspläne führte diese Tatsache nicht. Auch im 1966 veröffentlichten Gutachten der WIBERA wurde die Wirtschaftlichkeit eine Straßenbahnstrecke nach Forchheim und Mörsch untersucht. Die WIBERA gelangte zu dem Ergebnis, dass eine Busverbindung die wirtschaftlichere Lösung wäre, sowohl in diesem Fall als auch in den meisten anderen, die untersucht worden waren. Klotz ließ das Gutachten nicht veröffentlichen (siehe Kapitel 4.6).

Im Dezember 1970 debattierten die Gemeinderäte der damals noch unabhängigen Gemeinden Forchheim, Mörsch und Neuburgweier in einer gemeinsamen Sitzung die Möglichkeit einer Fortführung des Karlsruher Straßenbahnnetzes nach Süden. Dabei kamen sie unter anderem zu dem Ergebnis, dass es ein Fehler gewesen sei, die Trasse der früheren Lokalbahn teilweise wieder zu bebauen.⁶⁸⁵ Zumindest hatte man sich aber darauf geeinigt, die noch unbebauten Grundstücke der früheren Eisenbahntrasse für den Neubau einer Bahn zum Anschluss an das Karlsruher Straßenbahnnetz freizuhalten.⁶⁸⁶

Das Gleiche empfahlen 1971 auch die Pläne zu Rekonstruktion einer Bahnverbindung auf die südliche Hardt von Karlsruhe nach Durmersheim im Raumordnungsplan der Planungsgemeinschaft Mittlerer Oberrhein.⁶⁸⁷ „Es ist dringend zu empfehlen, zumindest bis Forchheim die Trasse der ehemaligen Lokalbahn Durmersheim – Spöck für eine mögliche Schienenstraße freizuhalten.“⁶⁸⁸ Die Verfasser dieses Planes schlugen jedoch die Gemeinde

⁶⁸³ Zitat BNN: „Rund um die Pyramide“ Karlsruhe, 30. August 1976. VBK-Registrierung. Aktenzeichen 405/59.2 Südbahn, Zeitungsausschnitte.

⁶⁸⁴ Vgl. Protokoll der Gemeinderatssitzung am 1. März 1957. Karlsruhe, 15. März 1957. S. 16. Stadtarchiv Karlsruhe. H.-Reg A. Nr. 530. Heft 4. Stadt Karlsruhe: 8 wirtschaftliche Unternehmen. 83 Privatbahnen und Kleinbahn. 831 Albtalbahn-Verkehrsgesellschaft mbH. Erwerb durch die Stadt Karlsruhe.

⁶⁸⁵ Vgl. Bindewald, Klaus: Chronik 2009 des Verkehrswesens in der Region Karlsruhe. Bad Herrenalb 2010. S. 30.

⁶⁸⁶ Vgl. Zefferer, Jochen: Die Daxlander Straßenbahnstrecken. Karlsruhe 2009. S. 255.

⁶⁸⁷ Vgl. Planungsgemeinschaft Zentrales Oberrheingebiet (Hrsg.): Bayer, Adolf u. a.: Raumordnungsplan für die Region der Planungsgemeinschaft Zentrales Oberrheingebiet. Textband. Karlsruhe 1971. S. 231.

⁶⁸⁸ Zitat ebd. S. 231.

Bietigheim (Baden) als möglichen Endpunkt der neuen Schienenverbindung nach Karlsruhe vor.⁶⁸⁹

Der Karlsruher Landrat Groß bedauerte im Jahr 1971 bei seinem gesundheitsbedingten Ausscheiden aus dem Amt, das er 25 Jahre innegehabt hatte, dass sein Ziel einer HVG nach dem Vorbild der AVG weder auf der nördlichen noch auf der südlichen Hardt verwirklicht worden war.⁶⁹⁰ Das lag allerdings auch daran, dass Groß stets jedes wirtschaftliche Risiko für den Landkreis vermeiden⁶⁹¹ und auf die Stadt Karlsruhe übertragen wollte. Diese sperrte sich jedoch gegen die Übernahme von weiteren Kosten.

Trotzdem war auch die Stadtverwaltung Karlsruhes an einem Weiterbau der Straßenbahn nach Süden und der Erschließung der südlichen Hardt interessiert.⁶⁹²

So gab es, beispielsweise im Zuge der Untersuchungen zur U-Strab, Planungen der Verkehrsbetriebe, die sich Ende der 1960er und Anfang der 1970er Jahre mit einem Wiederaufbau einer Bahnlinie auf dem Linienverlauf der ehemaligen Lokalbahn Richtung Süden bis nach Durmersheim beschäftigten, jedoch war die Strecke in der Waldstadt als Nordast der Linie vorgesehen.⁶⁹³ Die Linie sollte durch Züge ergänzt, d. h. verdichtet werden, die nicht bis auf die Hardt fahren, sondern nur in Karlsruhe verkehren und in der Rheinstrandsiedlung enden sollten. Für diese war vorgesehen, sie ab dem Durlacher Tor nicht nach Nordosten Richtung Friedhof, sondern nach Durlach zu führen. Für den Fall der Umsetzung der Unterpflasterstraßenbahn sollten aber auch die Züge von Durlach bis nach Durmersheim fahren.⁶⁹⁴

Für die weitere Verlängerung nach Süden gab es bei den VBK schon 1972 Planungen: „Ab der Rheinstrandsiedlung besteht Anschlußmöglichkeit für den Wirtschaftsraum südlich von Karlsruhe, entlang dem Rhein, wobei zum Teil die Trasse der früheren Lokalbahn benützt

⁶⁸⁹ Vgl. ebd. S. 232.

⁶⁹⁰ Vgl. Bindewald, Klaus: Chronik 2009 des Verkehrswesens in der Region Karlsruhe. Bad Herrenalb 2010. S. 30.

⁶⁹¹ Interview mit Rupert Bruder am 15. Juli 2012.

⁶⁹² Vgl. VBK – Stadtwerke Karlsruhe – Verkehrsbetriebe (Städtische Verkehrsbetriebe Karlsruhe), AVG Albatal-Verkehrs-Gesellschaft mbh, TBB Turmbergbahn Durlach AG Hrsg.) redaktionelle Bearbeitung Walter Röhrig: Die Karlsruher Verkehrsbetriebe. Eine Chronik und ein Rechenschaftsbericht. Karlsruhe 1973. S. 63.

⁶⁹³ Vgl. Stadt Karlsruhe; Arbeitskreis U-Strab (Hrsg.): Dorbarth, K.; Martin, E.; Meil, R.; Müller, E.: Untersuchung Unterpflasterstraßenbahn Karlsruhe (Stadtbahn). Karlsruhe, 24. September 1971. S. 28 und 48.

⁶⁹⁴ Vgl. ebd. S. 28 und 48.

werden könnte.⁶⁹⁵ Das war nur möglich, wo sie noch nicht wieder bebaut worden war. Für bebaute Teile mussten folglich neue Trassenführungen entwickelt werden. Wenn von „unbebaut“ die Rede ist, muss das relativ gesehen werden: Gebäude standen dort zwar keine, dafür verlief mitten durch die Orte Forchheim und Mörsch die B 36,⁶⁹⁶ und somit fuhr auf Teilen der alten Eisenbahntrasse der Kfz-Verkehr.

Das Konzept der Stadtbahn nach Rheinstetten umfasste ähnlich dem in Linkenheim eines der wesentlichen Merkmale des Karlsruher Stadtbahn-Modells: Zunächst wurde eine Umgehungsstraße gebaut, und zwar ein Abschnitt einer neuen B 36, und damit der Durchgangsverkehr aus der Ortsmitte von Forchheim und Mörsch herausgenommen. Die Breite der Fahrbahnen für den verbliebenen Kfz-Verkehr wurde verringert, sodass auf dem so frei gewordenen Platz Gleise verlegt werden konnten.⁶⁹⁷ D. h., die Ortschaften gewannen doppelt: erstens durch die Verkehrsberuhigung und die Entlastung vom Durchgangsverkehr, zweitens durch den Stadtbahnanschluss.



Abbildung 10: Ortsdurchfahrt Rheinstetten⁶⁹⁸

⁶⁹⁵ Zitat VBK – Stadtwerke Karlsruhe – Verkehrsbetriebe (Städtische Verkehrsbetriebe Karlsruhe), AVG Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbh, TBB Turmbergbahn Durlach AG Hrsg.) redaktionelle Bearbeitung Walter Röhrig: Die Karlsruher Verkehrsbetriebe. Eine Chronik und ein Rechenschaftsbericht. Karlsruhe 1973. S. 63.

⁶⁹⁶ Interview mit Horst Stammler am 19. und 20. November 2007.

⁶⁹⁷ Interview mit Horst Stammler am 19. und 20. November 2007.

⁶⁹⁸ Bild: Nowak-Hertweck, Georg. AVG-Archiv

Ende August 1976 verlangte die CDU-Fraktion des Gemeinderats Rheinstetten, als Ersatz für die alte Lokalbahnstrecke die Straßenbahnlinie über die Rheinstrandsiedlung hinaus nach Rheinstetten zu führen.⁶⁹⁹

Doch die Stadt Karlsruhe zögerte aus finanziellen Gründen zunächst.⁷⁰⁰ Während Rheinstettens stellvertretender Bürgermeister Rudi Lang darauf hinwies, dass die Stadt Karlsruhe sich bereits 1958 vertraglich verpflichtet habe, als Gegenleistung für den Ausbau des Flughafens Forchheim an das ÖPNV-Netz der Stadt Karlsruhe anzuschließen, und diesen Vertragsbestandteil durch die Verlängerung der Stadtbahn umgesetzt sehen wollte, entgegnete in diesem Interview der Karlsruher Verkehrsdezernent Rehberger, dass die Stadt Karlsruhe sich keiner Verpflichtung entziehen wolle. Forchheim sei wie auch die anderen Ortsteile von Rheinstetten mit den Bussen der Bahn und Post an das Karlsruher Verkehrsnetz angeschlossen.⁷⁰¹

Ende 1979 wollte der Karlsruher Bürgermeister Gauly die Weiterführung der Südbahn bis nach Rheinstetten mit einer Verlängerung der Startbahn des Flughafens Forchheim verknüpfen.⁷⁰²

Doch trotz derartiger Rahmenbedingungen und Schwierigkeiten schufen die VBK die planerischen Voraussetzungen für die Streckenverlängerung und stellten diese 1982 der Öffentlichkeit vor.⁷⁰³ In diesen Plänen wurden die Kosten für den Bau der Stadtbahn über Forchheim nach Mörsch auf 30 Millionen DM geschätzt und eine Verlängerung bis nach Durmersheim zumindest ins Auge gefasst,⁷⁰⁴ jedoch wurde die Umsetzung des Projekts im Jahr 1982 zunächst noch durch einen Prozess um den Wasserpreis aufgehalten, den Rheinstetten und Karlsruhe vor Gericht miteinander austrugen.⁷⁰⁵

⁶⁹⁹ Vgl. BNN: „Koordination mit Stadt Karlsruhe verlangt: Rheinstetten will Ersatz für die alte ‚Lobberle‘-Verbindung. Straßenbahnlinie über die Rheinstrandsiedlung hinausführen.“ Karlsruhe, 30. August 1976. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/59.2 Südbahn, Zeitungsausschnitte.

⁷⁰⁰ Vgl. Nachrichten der Gemeinde Rheinstetten. „Das aktuelle Interview: wird die Erweiterung des Straßenbahnnetzes der Stadt nach Rheinstetten Wirklichkeit?“ Rheinstetten, 3. September 1976. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/59.2 Südbahn, Zeitungsausschnitte.

⁷⁰¹ Vgl. ebd.

⁷⁰² Vgl. BNN: „Trotz des prozessualen ‚Gerangels‘: Südbahn soll im Spätherbst 1980 rollen. Optimismus im Tiefbauamt / Gauly hofft auf positive Entscheidung Rheinstettens.“ Karlsruhe, 24. November 1979. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/59.2 Südbahn, Zeitungsausschnitte.

⁷⁰³ Vgl. BNN: „Defizit bis zu 300.000 DM eingeplant. Konkretes über die Trassenführung. Pläne für die Straßenbahn nach Rheinstetten vorgestellt.“ Karlsruhe, 11. Februar 1982. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/59.2 Südbahn, Zeitungsausschnitte.

⁷⁰⁴ Vgl. ebd.

⁷⁰⁵ Vgl. ebd.

1983 beauftragte der Rheinstettener Gemeinderat bei nur einer Gegenstimme die Gemeindeverwaltung, den Bau der Straßenbahn Karlsruhe – Rheinstetten umzusetzen.⁷⁰⁶

Zwei Jahre später, 1985, wurde ein weiteres Mal über die Trassenführung diskutiert. Die Gemeindeverwaltung Rheinstettens befand die Eingriffe in die Natur und in die Rechte der betroffenen Anlieger für zu groß,⁷⁰⁷ denn es würde der Stadtbahn in der Karlsruher Straße die „halbe Baumallee zum Opfer fallen [und] in der Rappenwörtstraße in Mörsch würden teilweise Vorgärten benötigt“.⁷⁰⁸ Außerdem „sehe die Trassenführung einen nicht vertretbaren Geländeverbrauch vor.“⁷⁰⁹

Ganz offensichtlich war die Trasse doch nicht so freigehalten worden, wie man in den 1970er Jahren gedacht hatte.

Schließlich stimmte der Rheinstettener Gemeinderat dem Bau der Südbahn unter der Bedingung zu, dass noch eine Alternativplanung vorgelegt werde und zu dieser eine Bürgeranhörung durchgeführt würde.⁷¹⁰ Umgesetzt wurde diese Alternativplanung jedoch nicht, die VBK blieben bei ihren Plänen.

Doch vor der endgültigen Realisierung des Streckenbaus musste zunächst einmal die Frage der Finanzierung geregelt werden. Nach langwierigen Verhandlungen einigten sich die Stadt Karlsruhe, der Landkreis Karlsruhe und die Stadt Rheinstetten bezüglich der Komplementärfinanzierung. 85 % der Maßnahme wurden gemäß dem GVFG von Bund und Land finanziert.

Dabei wurde geregelt, dass die Stadt Rheinstetten und der Landkreis Karlsruhe den vollen Anteil der Komplementärfinanzierung der Infrastruktur tragen sollten, d. h. die verbleibenden 15 % sowie die nicht zuschussfähigen Kosten, was den Vereinbarungen zur Strecke Langensteinbach – Ittersbach und der nördlichen Hardtbahn entsprach. Auch bei der Finanzierung der Fahrzeuge ging man so vor: Zwei Stadtbahnwagen bezahlte die Stadt Rheinstetten, zwei Stadtbahnwagen – wegen des positiven, wenn auch nicht quantifizierbaren

⁷⁰⁶ Vgl. BNN: „Rheinstetten forciert den Straßenbahnbau.“ Karlsruhe, 12. März 1983. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/59.2 Südbahn, Zeitungsausschnitte.

⁷⁰⁷ Vgl. BNN: „Rheinstetten fordert: Alternative für Straßenbahntrasse.“ Karlsruhe, 06. Mai 1985. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/59.2 Südbahn, Zeitungsausschnitte.

⁷⁰⁸ Zitat ebd.

⁷⁰⁹ Zitat ebd.

⁷¹⁰ Vgl. BNN: „Rheinstetten hat der Süd-Bahn zugestimmt.“ Karlsruhe, 23. Mai 1985. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/59.2 Südbahn, Zeitungsausschnitte.

Nutzens der Strecke auch für die Stadt Karlsruhe – die AVG.⁷¹¹ Ein eventuelles Betriebsdefizit sollte von der Gemeinde Rheinstetten getragen werden.⁷¹²

Schließlich wurde in Rheinstetten 1985 eine Bürgerbefragung durchgeführt, ob die Stadtbahn gebaut werden und gemäß dem Verhandlungsergebnis finanziert werden solle. Bei diesem Bürgerentscheid erhielten die Befürworter der Bahn die Mehrheit.⁷¹³

Die Strecke wurde in drei Bauabschnitten gebaut. Der erste Streckenabschnitt wurde 1989 fertiggestellt und endete am nördlichen Ortsrand von Mörsch an der Haltestelle Rösselsbrünle mit einer Wendeschleife. Der nächste Bauabschnitt konnte 1991 vollendet werden, die Strecke endete jetzt am Südennde von Mörsch mit einer Wendeschleife an der Haltestelle Merkurstraße.⁷¹⁴ Die Wendeschleife an der Haltestelle Rösselsbrünle wurde zurückgebaut.⁷¹⁵ Heute befindet sich auf dem Gelände der früheren Wendeschleife ein Seniorenzentrum. Bis zur Inbetriebnahme des nördlichen Streckenteils durch Hagsfeld nach Blankenloch im Jahr 1997 wurde die Strecke von der Straßenbahnlinie 2 Durlach Turmberg – Rheinstetten mit Einsystem-Stadtbahnwagen befahren.⁷¹⁶

Der dritte und letzte Bauabschnitt, mit dem das Neubaugebiet Bach West in Mörsch angeschlossen wurde, wurde 1999 fertiggestellt. Damals wurde die Wendeschleife an der Merkurstraße abgebaut und stattdessen ein Gleisdreieck für die Fortführung der Stadtbahn nach Durmersheim eingebaut.⁷¹⁷

⁷¹¹ Vgl. Vertrag zwischen dem Landkreis Karlsruhe, der Gemeinde Rheinstetten und der Stadt Karlsruhe über die Weiterführung der Stadtbahn von Karlsruhe-Rheinstrandsiedlung nach Rheinstetten vom 07. November 1986. §§ 4 und 5. Kopie in Archiv Stadt Stutensee. Aktenzeichen 797.79 Stadtbahn Vereinbarung/Vertrag. Ordner 1.

⁷¹² Vgl. ebd. § 9.

⁷¹³ Vgl. Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (Hrsg.): Geyer, Wolfram Christian: Die Karlsruher Lokalbahn. Vom Lobberle zur Stadtbahn – von Spöck nach Durmersheim. Unter Mitarbeit von Bindewald, Klaus; Honervogt, Ulrich u. a. Heidelberg – Ubstadt-Weiher – Basel 2006. S. 70.

⁷¹⁴ Vgl. ebd. S. 70 ff.

⁷¹⁵ Vgl. ebd. S. 72.

⁷¹⁶ Vgl. Zefferer, Jochen: Die Daxlander Straßenbahnstrecken. Karlsruhe 2009. S. 258 ff.

⁷¹⁷ Vgl. Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (Hrsg.): Geyer, Wolfram Christian: Die Karlsruher Lokalbahn. Vom Lobberle zur Stadtbahn – von Spöck nach Durmersheim. Unter Mitarbeit von Bindewald, Klaus; Honervogt, Ulrich u. a. Heidelberg – Ubstadt-Weiher – Basel 2006. S. 72 f.



Abbildung 11: Mörch Merkurstraße: Haltestelle mit Weiche Richtung Durmersheim⁷¹⁸

Da trotz der Reduktion der Straßenbreite der Platz für eine zweigleisige Strecke oft nicht ausreichte, wurden die Ortsdurchfahrten in Forchheim und Mörch größtenteils eingeleisig angelegt.

Damit nicht alle Haltestellen die volle Breite von einem Gleis und zwei Bahnsteigen benötigen, wurden an einigen Haltestellen die beiden Bahnsteige für die jeweiligen Richtungen nicht direkt gegenüberliegend sondern hintereinander gebaut.

⁷¹⁸ Bild: Nowak-Hertweck, Georg. Archiv AVG.

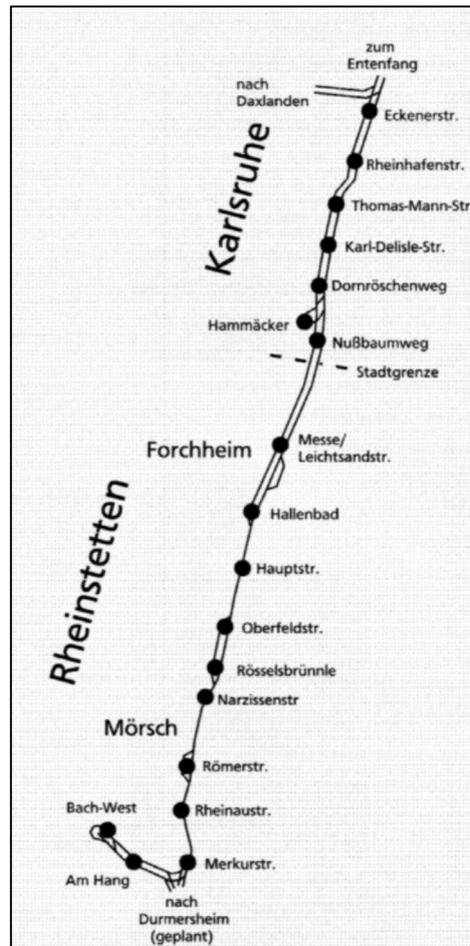


Abbildung 12: Streckenplan der Rheinbahn⁷¹⁹

Betrieblich entsteht dadurch der Nachteil, dass durch diese relativ langen eingleisigen Abschnitte der Fahrplan genau eingehalten werden muss, damit die Kreuzungen funktionieren. Insbesondere im Zehn-Minuten-Takt oder bei Sonderverkehren für die Messe ist dies nicht immer ganz einfach zu bewerkstelligen.

Aus heutiger Sicht war der Abbau der Wendeschleife am Rösselsbrünne ein Fehler. Das war beim Bau der Strecke noch nicht absehbar, aber zwischenzeitlich wurde auf der Gemarkung der Stadt Rheinstetten, auf der östlichen Seite der B 36, die Messe Karlsruhe errichtet. Diese ist an den ÖPNV zum einen mittels einer Sonderbuslinie direkt vom Karlsruher Hauptbahnhof, zum anderen durch die Stadtbahnlinie S2 über die Haltestelle Messe/Leichtsandstraße in Forchheim angeschlossen. Zwar wurde für den Anschluss der neuen Messe die Haltestelle Leichtsandstraße erweitert und mit einem Abstellgleis versehen, in dem die Stadtbahnwagen geparkt werden können. Für eine Wendeschleife jedoch war nicht

⁷¹⁹ Grafik: Bindewald, Klaus. Aus: Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (Hrsg.): Geyer, Wolfram Christian: Die Karlsruher Lokalbahn. Vom Lobberle zur Stadtbahn – von Spöck nach Durmersheim. Unter Mitarbeit von Bindewald, Klaus; Honervogt, Ulrich u. a. Heidelberg – Ubstadt-Weiher – Basel 2006. S. 80.

genug Platz vorhanden. Da die auf dieser Linie eingesetzten Stadtbahnwagen Einrichtungs-Fahrzeuge sind, gibt es infolgedessen zwei Möglichkeiten Fahrzeuge zu bereitzustellen und die Haltestelle Messe/Leitsandstraße zu bedienen: Entweder wendet man in der Wendeschleife der Endhaltestelle des Streckenabschnitts bis zur Rheinstrandsiedlung (Haltestelle Hammäcker) und fährt anschließend rückwärts bis zur Haltestelle Messe/Leichtsandstraße – was aufwendig ist – oder man muss bis zur Endhaltestelle in Mörsch Bach-West und wieder zurück fahren, wodurch insbesondere durch die eingleisigen Streckenabschnitte viel Zeit verloren geht. Hätte man die Wendeschleife am Rösselsbrünne erhalten können, würde sich die Fahrt für die Bereitstellung von Stadtbahnwagen für die Messe auf die Ortsdurchfahrt von Forchheim beschränken; somit könnte Zeit und Geld gespart werden.

3.6.3.3 Wieder nach Durmersheim?

Ursprünglich wollte Ludwig im Süden den alten Verlauf der Kleinbahn wiederherstellen, denn, so sagte er des Öfteren: „Unsere Altvorderen waren nicht blöd, die kannten die Verkehrsströme.“⁷²⁰

Doch die geplante Verlängerung bis Durmersheim stellte nur einen Teil des Verkehrskonzepts zwischen Karlsruhe und Rastatt dar. Denn die Planungen der AVG sahen für diese Verlängerung folgendes Konzept vor:

Die S2 sollte durch Durmersheim bis zum Bahnhof Durmersheim – im südlichen Teil Durmersheim gelegen – verlängert und dort in die bestehende Strecke Rastatt – Durmersheim – Karlsruhe eingeführt werden.⁷²¹ Über diese Verknüpfungsstelle in Durmersheim sollten die Stadtbahnen dann mit deutlich höherer Geschwindigkeit als auf der Straßenbahnstrecke weiter bis Rastatt fahren.

⁷²⁰ Interview mit Carsten Strähle am 02. Juli 2012.

⁷²¹ Vgl. Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH, Bundesbahndirektion Karlsruhe (Herausgeber); Drechsler, Georg, Bickelhaupt, Reinhard; in der Beek, Martin; Pastorini, Willy.; Häfele, Hans-Herwig (Bearbeiter): Konzept für den Schienenpersonennahverkehr in der Region Karlsruhe . Karlsruhe 1993. S. 53 ff.

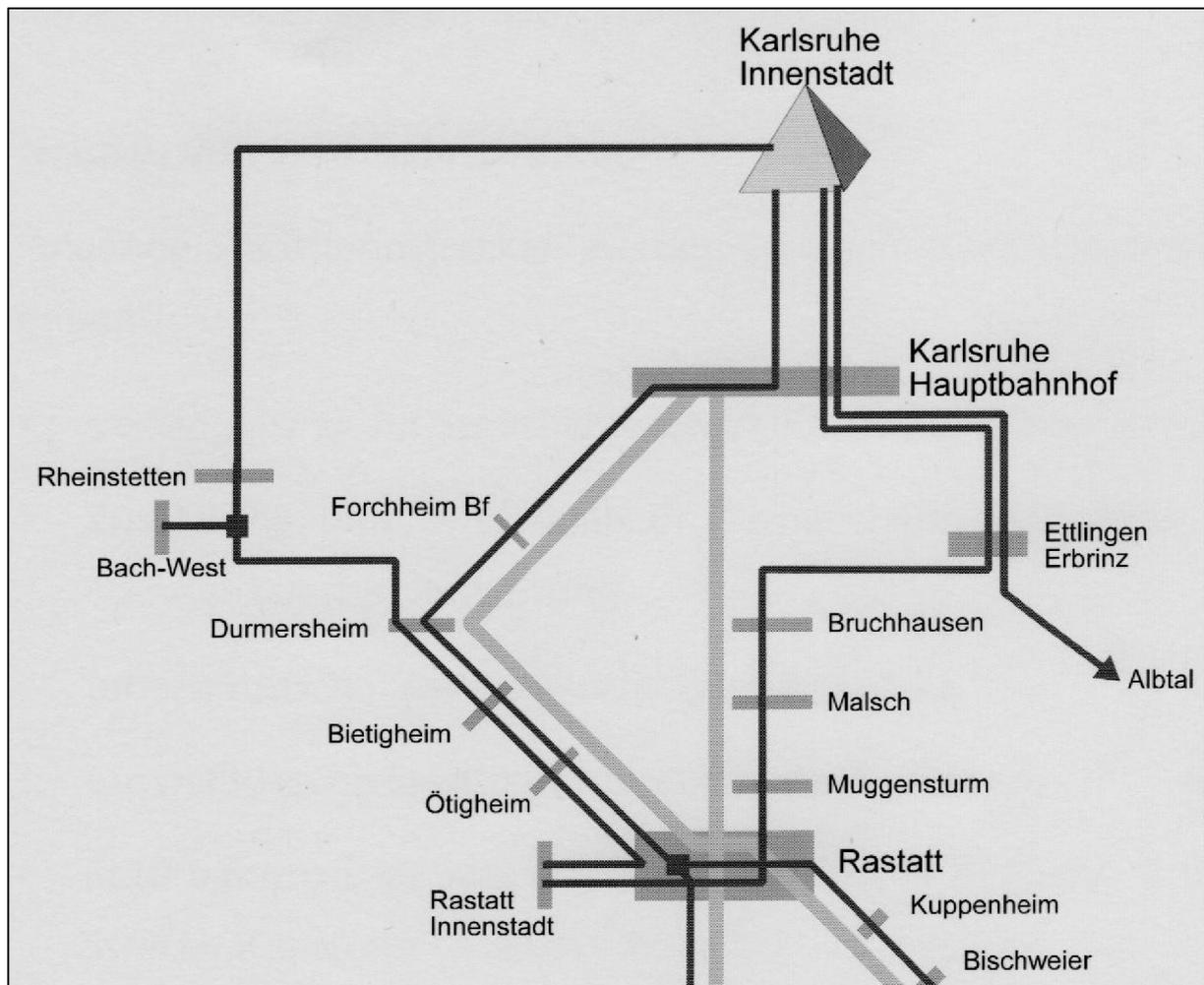


Abbildung 13: Geplante Bedienung im Raum Rastatt/Durmertsheim⁷²²

Eine Zeitlang hatte die AVG auch den Wunsch, nach der Fertigstellung der Hochgeschwindigkeitsstrecke Karlsruhe – Basel im Rahmen der NEAT⁷²³, die „alte Durmersheimer“ Strecke zu übernehmen, ja möglichst sogar zu kaufen, für den Nah- und Stadtbahnverkehr zu optimieren und als Infrastrukturunternehmen weiterzubetreiben. Die Diskussion war unter anderem entstanden, da durch die Übernahme der Strecke durch die AVG die Möglichkeit bestanden hätte, in der Nähe der Volksschauspiele Ötigheim einen eigenen Haltepunkt einzurichten.⁷²⁴

⁷²² Aus: Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH, Bundesbahndirektion Karlsruhe (Herausgeber); Drechsler, Georg, Bickelhaupt, Reinhard; in der Beek, Martin; Pastorini, Willy.; Häfele, Hans-Herwig (Bearbeiter): Konzept für den Schienenpersonennahverkehr in der Region Karlsruhe . Karlsruhe 1993. Auszug aus Abbildung 20: Künftige Bedienung im Raum Rastatt/Baden-Baden/Murgtal. S. 57.

⁷²³ NEAT ist die Abkürzung für neue europäische Alpentransversale, ein mehrstaatliches Projekt zum Ausbau der Schienenstrecken von Italien durch die Schweiz und die Bundesrepublik Deutschland bis Hamburg bzw. Rotterdam. Dieses Projekt umfasst beispielsweise in der Schweiz die Neubauten des Lötschberg- und des Gotthardbasistunnels.

⁷²⁴ Interview mit Dr. Klaus Lösch am 05. April 2012.

Auch die DB stand dem positiv gegenüber. Sie war bereit, um die Unterhaltungskosten für die „alte“ Strecke ebenso wie die Kosten für die Nahverkehrsbedienung einzusparen,⁷²⁵ der AVG für die Übernahme der Strecke eine Ablösesumme von 5 Mio. DM zu zahlen.⁷²⁶ Nach Fertigstellung der Neubaustrecke sollte die AVG die Strecke, d. h. die Betriebsanlagen und die zu ihr gehörenden Grundstücke exkl. des Abzweigs zur Neubaustrecke und dem Bahnhof Rastatt für eine DM kaufen.⁷²⁷ Doch ganz so selbstlos war die DB nicht. Der tatsächliche Betrag der Ablösezahlung für die nächsten 25 Jahre war mit 10 Mio. DM berechnet worden.⁷²⁸ Die DB hätte also indirekt durch eine niedrigere Ablösezahlung eine Ersparnis von 5 Mio. DM für die Altbaustrecke erzielt.

Die Ablösesumme hätte die AVG anschließend für die Mehrkosten aufwenden können, denn zumindest ein Teil der Züge auf der S2 hätte nicht mehr mit Einsystem-, sondern mit Zweisystem-Stadtbahnwagen gefahren werden müssen, wodurch angesichts der höheren Preise eines Zweisystemfahrzeugs höhere Kosten entstanden wären.⁷²⁹

Insbesondere für Fahrgäste aus Mörsch und Durmersheim Richtung Rastatt hätte diese Lösung große Vorteile und eine teilweise erhebliche Verkürzung der Reisezeit bedeutet.

In einer Sitzung am 10. Oktober 1991 wurde den beteiligten Gemeinden vom Landkreis ein Vertragsentwurf über die Stadtbahn unter Mitbenutzung der DB-Strecke Karlsruhe – Durmersheim – Rastatt ab Durmersheim spätestens nach dem Bau der neuen Hochgeschwindigkeitsstrecke präsentiert. Einige Tage später erläuterten die Verkehrsbetriebe Karlsruhe schriftlich noch einmal, dass es sich um eine grundsätzliche Vereinbarung handele, in der die genaue Trassenführung genauso wenig festgelegt werde wie die endgültige Verteilung der Zahlungspflicht der Komplementärmittel auf die einzelnen Gemeinden.⁷³⁰ Doch in Durmersheim war man nicht überzeugt. So teilte der damalige Durmersheimer Bürgermeister Schumacher 1991 dem Rastatter Landrat Hudelmaier mit, dass die Gemeinde Durmersheim diesem Vertrag nicht zustimmen könne, da der Gemeinderat noch keine

⁷²⁵ Die Bahnreform und die mit ihr einhergehende Einführung von Trassenpreiskatalogen etc. waren zu diesem Zeitpunkt noch nicht absehbar.

⁷²⁶ Vgl. Stammler, Horst: Aktenvermerk „Stadtbahn Karlsruhe – Rastatt“ Karlsruhe, 23. März 1992. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/59.7 Stadtbahn Karlsruhe – Durmersheim – Rastatt. Heft 2.

⁷²⁷ Vgl. Bundesbahndirektion Karlsruhe: Brief an Z HVB – Nv2, Frankfurt(Main): SPNV Karlsruhe – Rastatt im Zusammenhang mit der ABS/NBS K/B. StA Karlsruhe – Offenburg. S. 2. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/59.7 Stadtbahn Karlsruhe – Durmersheim – Rastatt. Heft 2.

⁷²⁸ Vgl. ebd. S. 1.

⁷²⁹ Vgl. Stammler, Horst: Aktenvermerk „Stadtbahn Karlsruhe – Rastatt“ vom 23. März 1992. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/59.7 Stadtbahn Karlsruhe – Durmersheim – Rastatt. Heft 2.

⁷³⁰ Vgl. Brief der Verkehrsbetriebe Karlsruhe an das Landratsamt Rastatt. Karlsruhe, 29. Oktober 1991. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/59.7 Stadtbahn Karlsruhe – Durmersheim – Rastatt. Heft 2.

endgültige Festlegung über die Trassenführung in Durmersheim getroffen habe.⁷³¹ „Vielmehr favorisiert der Gemeinderat zur Zeit eine Trassenführung, die ausschließlich auf der Bundesstraße 36 verläuft.“⁷³² Schumacher führte weiter aus, dass der Gemeinderat sich erst entscheiden wolle, wenn die standardisierte Bewertung vorliege.⁷³³

Auch in der Folge, als beispielsweise 1992 Ötigheim der Vereinbarung zustimmte,⁷³⁴ tat sich in Durmersheim nichts.

Der Vertrag zur Übernahme der DB-Strecke Rastatt – Durmersheim – Karlsruhe durch die AVG war im Lauf des Jahres 1992 aus Sicht aller Beteiligten unterschriftsreif ausgehandelt. Nur der Rastatter Landrat Hudelmaier und der damalige erste Landesbeamte des Landkreises Rastatt, Braun, zögerten und verhinderten somit den Vertragsabschluss. Sie sahen zu jener Zeit keinen Anlass, sich an den Betriebskosten des ÖPNV zu beteiligen, ebenso wenig an den Unterhaltungskosten der Infrastruktur. Auch bei Renovierung und Umbau der Murgtalbahn hat sich der Landkreis Rastatt später nur an den Planungs- und Umbaukosten, d. h. den Investitionskosten der Strecke, nicht aber an den Betriebs- und Unterhaltskosten beteiligt. Braun und der Rastatter Landrat Hudelmaier wollten sich lieber heraushalten und die Lasten beim Aufgabenträger, dem Land Baden-Württemberg, belassen. Hinzu kam, dass nach Fertigstellung des sogenannten Rastatter Tunnels zwischen der Einmündung der neuen Trasse auf die vorhandene Strecke Karlsruhe – Durmersheim – Rastatt, dem Abzweig Basheide, und dem Karlsruher Hauptbahnhof mindestens ein zusätzliches drittes Gleis notwendig wird, um den Stadtbahnverkehr aufrechterhalten zu können. Dieser Tunnel ist ein Bestandteil der Ausbaumaßnahmen der Strecke Basel – Karlsruhe zu einer Höchstgeschwindigkeitsstrecke im Rahmen der so genannten NEAT. Der Standpunkt der DB war, dass sie dieses Gleis nicht bräuchte und sich folglich auch nicht an den Baukosten beteiligen wollte. Für einen solchen Gleisbau wäre es auch notwendig, Brücken über die ausgebauten Abschnitte der B 36 zu

⁷³¹ Vgl. Brief des Durmersheimer Bürgermeisters Jürgen Schumacher an Landrat Hudelmaier. Durmersheim, 04. November 1991. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/59.7 Stadtbahn Karlsruhe – Durmersheim – Rastatt. Heft 2.

⁷³² Zitat ebd.

Da der Bahnhof Durmersheim nicht an der B 36 liegt, wäre folglich bei dieser Variante eine Verknüpfung mit der DB-Strecke in Durmersheim unmöglich gewesen

⁷³³ Vgl. ebd.

⁷³⁴ Vgl. Brief des Ötigheimer Bürgermeisters Werner Happold an Landrat Hudelmaier. Bietigheim (Baden), 06. Februar 1992. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/59.7 Stadtbahn Karlsruhe – Durmersheim – Rastatt. Heft 2.

bauen, was ebenfalls mit Kosten verbunden gewesen wäre, die dem Rastatter Ersten Landesbeamten Braun Sorgen bereiteten.⁷³⁵

Ende 1992 waren die Absichten, wie eine Bahnreform aussehen könnte, klarer zu erkennen. Und so änderte auch die DB ihre Planungen. Statt die Strecke abzugeben, beabsichtigte sie nunmehr, drei Stadtbahnwagen zu kaufen, um den SPNV auf der Strecke Karlsruhe – Durmersheim – Rastatt selbst weiter zu betreiben und zu verbessern.⁷³⁶ Das Zeitfenster für die Übernahme der Durmersheimer Strecke durch die AVG, das kurze Zeit offen gewesen war, hatte sich wieder geschlossen.⁷³⁷

Denn auch nach einem fertiggestellten Neubau ist inzwischen davon auszugehen, dass die DB eine Strecke von der Bedeutung wie die der Strecke Rastatt – Durmersheim – Karlsruhe nicht abgibt, da selbst dann, wenn eine zusätzliche Hochgeschwindigkeitsstrecke gebaut worden ist, die Bedeutung der Strecke für den Nah- und den nationalen wie internationalen Güterverkehr immens ist. Die beiden Strecken Rastatt – Karlsruhe (über Durmersheim ebenso wie über Ettlingen West) sind ein Bestandteil der wichtigsten Nord-Süd-Verbindung Europas, der Güterverkehrskorridor-Strecke Genua – Basel – Karlsruhe – Köln – Rotterdam und gehören zu den Eisenbahnstrecken mit der höchsten Auslastung überhaupt. Und dies bedeutet, dass die beiden Strecken zu den einnahmestärksten der DB Netz AG gehören, sodass die DB Netz AG nicht freiwillig auf eine ihrer ergiebigsten „Cash-Cows“ verzichten wird.

⁷³⁵ Interview mit Dr. Klaus Lösch am 05. April 2012.

⁷³⁶ Vgl. Brief der Bundesbahndirektion Karlsruhe an den Rastatter Landrat Werner Hudelmaier „Thema: Schienenpersonennahverkehr auf der Strecke Karlsruhe – Durmersheim – Rastatt“. Karlsruhe, 17. Dezember 1992. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/59.7 Stadtbahn Karlsruhe – Durmersheim – Rastatt. Heft 2.

⁷³⁷ Interview mit Dr. Klaus Lösch am 05. April 2012.

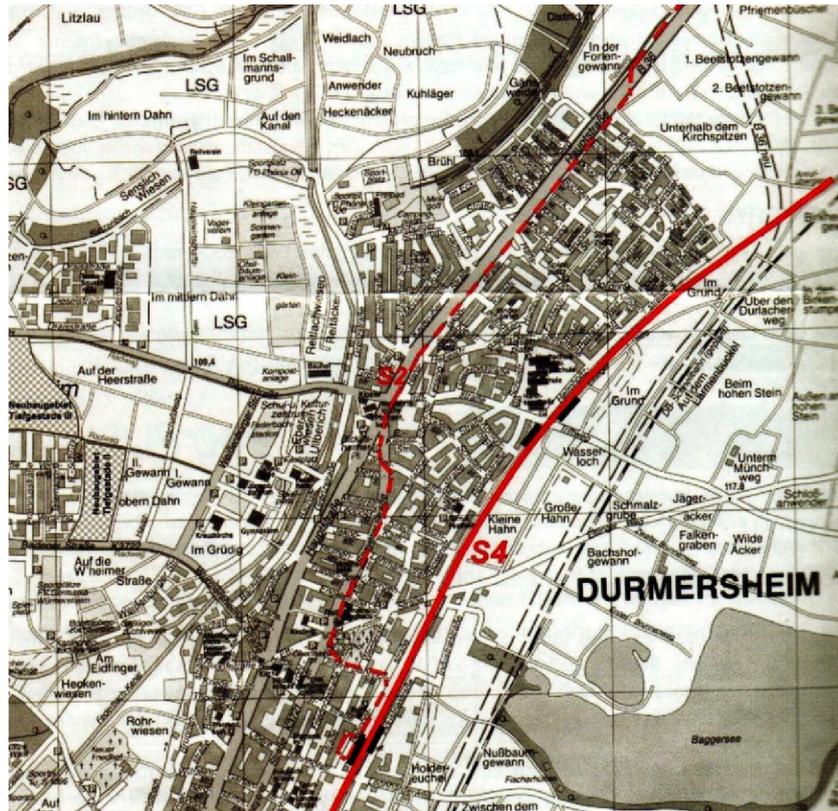


Abbildung 14: Eine mögliche Trassenführung in Durmersheim⁷³⁸

1994 hatten sich die AVG und die Gemeindeverwaltung Durmersheim geeinigt. Daraufhin wurde auf Basis einer von der Gemeinde Durmersheim in Auftrag gegebenen Planung der zur Finanzierung notwendige GVFG-Antrag gestellt und die Planfeststellung eingeleitet. Doch verweigerte der Durmersheimer Gemeinderat im Rahmen der Anhörung zur Planfeststellung seine Zustimmung, weswegen kein Planfeststellungsbeschluss erging.⁷³⁹ Später machte der Gemeinderat Durmersheims seine Zustimmung auch für den ersten Streckenabschnitt bis zum Bickesheimer Platz von einer möglichen Einigung über die Trassenführung im zweiten Streckenabschnitt bis zum Bahnhof abhängig, konnte sich diesbezüglich jedoch nicht einigen.⁷⁴⁰ In den Folgejahren wurde zwischen der AVG und der Gemeinde Durmersheim immer wieder über die potenzielle Trassenführung der Stadtbahn in Durmersheim, teilweise mit Einführung auf die DB-Strecke, teilweise ohne, diskutiert, jedoch letztlich ohne Ergebnis.⁷⁴¹

⁷³⁸ Aus: CDU (Hrsg.): Flugblatt „Nein zur S2! Warum??“ Durmersheim 2004. VBK-Registratur. Aktenzeichen 405/59.7 Stadtbahn Karlsruhe – Durmersheim – Rastatt. Heft 6.

⁷³⁹ Interview mit Dr. Reinhard Bickelhaupt am 12. Juli 2012.

⁷⁴⁰ Interview mit Dr. Reinhard Bickelhaupt am 12. Juli 2012.

⁷⁴¹ Vgl. VBK-Registratur. Aktenzeichen 405/59.7 Stadtbahn Karlsruhe – Durmersheim – Rastatt. Hefte 3–5.

Für eine weitere Verlängerung der S2 nach Durmersheim kam schließlich im November 2003 das endgültige Aus: Mit den Stimmen der Gemeinderatsfraktionen der FWG und der CDU lehnte die Gemeinde Durmersheim den Weiterbau der S2 von Mörsch in ihre Gemeinde ab.⁷⁴²

Die CDU begründete ihre Ablehnung dabei mit den ihrer Meinung nach zu hohen Kosten für Bau und Betrieb der S2, die den Gemeindehaushalt zu stark belasten würden. Außerdem sei Durmersheim mit der S4 und der Buslinie 222 ausreichend erschlossen.⁷⁴³



Abbildung 15: CDU-Flyer gegen Verlängerung der Stadtbahnlinie S2 bis Durmersheim⁷⁴⁴

Die AVG beschloss daraufhin, „das Projekt vorerst nicht weiter zu verfolgen.“⁷⁴⁵

⁷⁴² Vgl. „S2: Durmersheim verpasst den Anschluss und bremst die S2 aus (23.11.2003).“ <http://www.spd-durmertsheim.de/news/S2.htm>. Zugriff 18. Dezember 2010.

⁷⁴³ Vgl. CDU (Hrsg.): Flugblatt „Nein zur S2! Warum?“ Durmersheim 2004. VBK-Registratur. Aktenzeichen 405/59.7 Stadtbahn Karlsruhe – Durmersheim – Rastatt. Heft 6.

⁷⁴⁴ Aus: CDU (Hrsg.): Flugblatt „Nein zur S2! Warum?“ Durmersheim 2004. VBK-Registratur. Aktenzeichen 405/59.7 Stadtbahn Karlsruhe – Durmersheim – Rastatt. Heft 6.

Im Gegensatz zur CDU wollte die SPD das Projekt jedoch nicht aufgeben: „Wir werden uns aber ob der ja nicht ganz unerwartet eingetretenen Abstimmungsniederlage nicht in Wehleidigkeit ergehen, sondern gemeinsam mit den Nachbargemeinden, den Landkreisen Karlsruhe und Rastatt, der AVG und dem KVV, der Familienheim Karlsruhe versuchen, der Vernunft doch noch Raum greifen zu lassen. So werden wir weiter arbeiten. Denn wie äußerte sich Dieter Ludwig in einem Gespräch abschließend: „Unter neuen Vorzeichen – beispielsweise nach der Kommunalwahl 2004 – könne der Erledigungsvermerk unter dem Thema S2 für die AVG auch wieder entfernt werden.“⁷⁴⁶ Aber durch die Kommunalwahlen 2004 und 2009 ergab sich keine Änderung.. Andererseits beschloss der Gemeinderat Durmersheims in seiner Sitzung am 15. November 2006⁷⁴⁷ immerhin, „die Flächen für eine evtl. Stadtbahnverlängerung der S2 im Zuge der Flurneuordnung zu sichern.“⁷⁴⁸

Darüber hinaus wurde nach der Ablehnung der S2-Verlängerung durch den Durmersheimer Gemeinderat eine „Bürgerinitiative Pro S2 Durmersheim e. V.“ gegründet, die sich, wie ihr Name sagt, für die Verlängerung der S2 nach Durmersheim einsetzt.⁷⁴⁹

So ist Durmersheim bis heute zum einen durch die Buslinie 222, die von Rastatt durch Ötigheim, Bietigheim, Durmersheim und Rheinstetten bis zum Karlsruher Entenfang fährt, an den ÖPNV angeschlossen, zum anderen hält die AVG-Stadtbahnlinie S4 an den beiden Haltepunkten Durmersheim Bahnhof und Durmersheim Nord.

3.6.4 Der nördliche Teil der S2: Karlsruhe – KA-Hagsfeld – Blankenloch

Bezüglich des Bahnanschlusses Stutensees stellte sich die Situation anfänglich etwas anders dar. Die Ortsteile Blankenloch und Friedrichstal sind seit Jahrzehnten durch die DB-Strecke Karlsruhe – Mannheim an den ÖPNV angeschlossen. Mit neun bis zehn Minuten Fahrzeit von Blankenloch bzw. 13 bis 15 Minuten von Friedrichstal zum Karlsruher Hauptbahnhof ist die Reisezeit relativ kurz, und eine Stadtbahn brächte nicht den Zeitgewinn wie auf anderen

⁷⁴⁵ Vgl. Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH: Lösch, Klaus: Brief an die Bürgerinitiative Pro S2 Durmersheim e. V., Herr Gerhard Zink: „Stadtbahnverlängerung Rheinstetten – Durmersheim.“ Karlsruhe, 04. April 2006. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/59.7 Stadtbahn Karlsruhe – Durmersheim – Rastatt. Heft 6.

⁷⁴⁶ Zitat „S2: Durmersheim verpasst den Anschluss und bremst die S2 aus (23.11.2003).“ <http://www.spd-durmshheim.de/news/S2.htm>. Zugriff 18. Dezember 2010.

⁷⁴⁷ Vgl. Brief der Gemeinde Durmersheim an Dr. Reinhard Bickelhaupt, AVG: Stadtbahnverlängerung S2 Flurbereinigung. Durmersheim, 21. November 2006. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/59.7 Stadtbahn Karlsruhe – Durmersheim – Rastatt. Heft 6.

⁷⁴⁸ Zitat ebd.

⁷⁴⁹ Vgl. Bürgerinitiative Pro S2 Durmersheim e. V.: Zink, Gerhard: Brief an Dr. Dieter Ludwig: Stadtbahnverlängerung Rheinstetten – Durmersheim. Durmersheim, 12. Juli 2004. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/59.7 Stadtbahn Karlsruhe – Durmersheim – Rastatt. Heft 6.

Relationen, auch wenn man den Umsteigevorgang am Karlsruher Hauptbahnhof mit einrechnet. Auch der angebotene Stundentakt mit Verdichtung auf 30 Minuten in der Hauptverkehrszeit stellt ein akzeptables Angebot dar.

Hinzu kommt eine ebenfalls relativ schnelle Busverbindung des RVS (früher: des Geschäftsbereichs Bahnbus der DB) von Bruchsal über Stutensee bis zum Durlacher Tor. Dabei nutzen die Busse die in den 1980er Jahren neu gebaute L 560, die als Umgehungsstraße für Hagsfeld, Büchig und Blankenloch angelegt worden war.⁷⁵⁰

Auch die im Zuge der Gebietsreform entstandene Stadt Stutensee (die aus den fünf Orten Büchig, Blankenloch, Friedrichstal, Spöck und Staffort gebildet worden war) ist, wie Rheinstetten, eine typische Gemeinde im Speckgürtel eines Oberzentrums. Bei Gründung der Stadt, 1975, hatte sie etwa 16.500 Einwohner⁷⁵¹, 1980 schon etwa 20.000⁷⁵², weitere 20 Jahre später zur Jahrtausendwende waren es fast 22.000⁷⁵³ und Ende 2010 etwa 23.200⁷⁵⁴. Stutensee ist also etwa gleich groß wie Rheinstetten und, auch hier eine Parallele zu Rheinstetten, Große Kreisstadt.⁷⁵⁵ Der größte Stadtteil ist Blankenloch, das inklusive des kleineren Ortsteils Büchig mit ca. 11.800 Einwohnern etwas mehr als 50 % der Einwohnerzahl Stutensees auf sich vereinigt⁷⁵⁶

Der Anstieg der Bevölkerungszahl führte zu der Situation, dass die Mobilitätswünsche der Stutenseer Bevölkerung mit Bundesbahn und Bussen nicht mehr zufriedenstellend erfüllt werden konnten.⁷⁵⁷

⁷⁵⁰ Im ersten Jahrzehnt des 21. Jahrhunderts wurde die Umgehungsstraße verlängert, sodass man heute auch ohne Spöck, Neuthard oder Karlsdorf zu durchfahren auf dieser Straße von Karlsruhe direkt nach Bruchsal gelangen kann.

⁷⁵¹ Vgl. <http://de.wikipedia.org/wiki/Stutensee>. Zugriff 27.12.2010.

⁷⁵² Vgl. Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (Hrsg.): Geyer, Wolfram Christian: Die Karlsruher Lokalbahn. Vom Lobberle zur Stadtbahn – von Spöck nach Durmersheim. Unter Mitarbeit von Bindewald, Klaus; Honervogt, Ulrich u. a. Heidelberg – Ubstadt-Weiher – Basel 2006. S. 74

⁷⁵³ Vgl. <http://de.wikipedia.org/wiki/Stutensee>. Zugriff 27.12.2010.

⁷⁵⁴ Vgl. <http://www.stutensee.de/rathaus/zahlenda/index.html>. Zugriff 27.12.2010.

⁷⁵⁵ Seit dem 01. Januar 1998. Vgl. <http://de.wikipedia.org/wiki/Stutensee>. Zugriff 27.12.2010.

Eine Stadt kann Große Kreisstadt werden, muss es aber nicht, wenn die Einwohnerzahl über 20.000 liegt. Mit der Einstufung als Große Kreisstadt ist die Übernahme gewisser Verantwortungsbereiche vom Landkreis in eigene Regie verbunden, aber auch die Tatsache, dass das Stadtoberhaupt nicht nur Bürgermeister, sondern Oberbürgermeister ist und dementsprechend ein höheres Gehalt bezieht.

⁷⁵⁶ Vgl. www.stutensee.de/rathaus/zahlenda/index.html. Zugriff 27.12.2010.

⁷⁵⁷ Vgl. Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (Hrsg.): Geyer, Wolfram Christian: Die Karlsruher Lokalbahn. Vom Lobberle zur Stadtbahn – von Spöck nach Durmersheim. Unter Mitarbeit von Bindewald, Klaus; Honervogt, Ulrich u. a. Heidelberg – Ubstadt-Weiher – Basel 2006. S. 74.

Obwohl in Stutensee ein Schulzentrum existiert, das aus einer Grund- und Hauptschule, einer Realschule und einem Gymnasium besteht, und sich außerdem ausreichend Geschäfte für die Versorgung in Stutensee vor allem in den Industriegebieten angesiedelt haben, pendelt ein großer Teil der Bevölkerung zu weiterführenden Schulen, zu den Hochschulen oder zur Arbeit nach Karlsruhe.⁷⁵⁸

1986 berichteten die BNN im Zusammenhang mit dem Ausbau der Hardtbahn bis Hochstetten von der Idee Ludwigs, für eine Stadtbahnstrecke ein drittes Gleis neben die Bundesbahnstrecke Karlsruhe – Mannheim zu bauen.⁷⁵⁹ Mit dieser Linie sollten Blankenloch und Friedrichstal angeschlossen werden. Denn einerseits gebe es in Stutensee bereits Kooperationen zwischen VBK und Bundesbahn,⁷⁶⁰ andererseits plane die Bundesbahn die Schließung von Haltepunkten in Karlsruhe.⁷⁶¹ Und so erkannte Ludwig für eine Stadtbahn ein großes Potenzial von Pendlern und Schülern Richtung Karlsruhe.⁷⁶²

Doch später schien Ludwig zu zweifeln, , jedenfalls zögerte er und scheute anfangs vor dem verhältnismäßig teuren Streckenneubau zurück.⁷⁶³

So war es hier zunächst vor allen Dingen die Stadt Stutensee, die, auch inspiriert durch das positive Beispiel anderer Stadtbahnlinien, zum Beispiel Karlsruhe – Eggenstein-Leopoldshafen, den Bau der Bahn wünschte.⁷⁶⁴ Insbesondere der Stutenseer Bürgermeister Hecht und ab 1991 sein Nachfolger Demal befürworteten die Bahn.

Als Reaktion auf den Anstieg der Bevölkerungszahlen leitete Bürgermeister Hecht Mitte der 1980er Jahre die Erarbeitung eines Stadtentwicklungsplans ein⁷⁶⁵ In diesem Plan – ein Instrument, das normalerweise von erheblich größeren Städten als Stutensee verwendet

⁷⁵⁸ Vgl. Allgeier, Jochen; Heinen, Gregor; Himmelmann, Nils; Kugele, Jochen: Induzierter Verkehr: Der Raum Graben-Neudorf/Stutensee. Seminararbeit am Institut für Verkehrswesen. Universität Karlsruhe. Karlsruhe 1996. S. 25 und 35.

⁷⁵⁹ Vgl. BNN, Ausgabe Ettlingen: „Zurück zum Anfang. Namen gesucht im Hardtbahn-Dickicht.“ Karlsruhe, 25 November 1986. Archiv AVG. Aktenzeichen 386.3. Nordbahn V. BA. Pressemeldungen.

⁷⁶⁰ In diesem Fall mit dem damaligen Geschäftsbereich Bahnbus der Deutschen Bundesbahn.

⁷⁶¹ Vgl. BNN, Ausgabe Ettlingen: „Zurück zum Anfang. Namen gesucht im Hardtbahn-Dickicht.“ Karlsruhe, 25 November 1986. Archiv AVG. Aktenzeichen 386.3. Nordbahn V. BA. Pressemeldungen.

⁷⁶² Vgl. ebd.

⁷⁶³ Interview mit Horst Stammler am 22. Dezember 2010.

⁷⁶⁴ Vgl. Verkehrsbetriebe Karlsruhe; Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (Hrsg.): Stadtbahnverbindung Karlsruhe – Blankenloch. Überlegungen zur Verbesserung der öffentlichen Verkehrsverbindungen zwischen Karlsruhe und Stutensee. Karlsruhe 1988. S. 1. In Archiv Stadt Stutensee. Aktenzeichen 797.79. Stadtbahn. Vereinbarung/Vertrag. Ordner 1.

⁷⁶⁵ Interview Michael Kögel, Stadtbaumeister Stutensee. 04. Januar 2011.

wird⁷⁶⁶ – befasste sich Stutensee im Gegensatz zu den üblicherweise in Gemeinden dieser Größe vorhandenen reinen Flächennutzungsplänen auch mit der Weiterentwicklung der Infrastruktur, unter anderem auch mit dem Anschluss Stutensees an das Karlsruher Stadtbahnnetz. Zwar wurde der Stadtentwicklungsplan zunächst nicht fertiggestellt, sondern erst unter Hechts Nachfolger Demal Anfang der 1990er Jahre wiederaufgenommen und abgeschlossen, die Idee des Baus einer Stadtbahn Karlsruhe – Stutensee hatte dadurch aber Eingang in die Infrastrukturplanungen Stutensees gefunden.⁷⁶⁷

Ab 1986 bereitete Stutensee einen Ideenwettbewerb für die Umgestaltung der Blankenlocher Hauptstraße vor.⁷⁶⁸ Diese wurde durch den Bau der neuen L 560 als Umgehungsstraße von Blankenloch ermöglicht.⁷⁶⁹

Der Gemeinderat von Stutensee hatte bereits 1987 den Grundsatzbeschluss zum Bau einer Stadtbahn Karlsruhe – Stutensee gefasst⁷⁷⁰ und die Verwaltung mit Beschluss vom 28. März 1988 ermächtigt, Gespräche mit den Verkehrsbetrieben Karlsruhe über die Erstellung eines Stadtbahn-Konzepts aufzunehmen, das Eingang in die Wettbewerbsunterlagen finden sollte.⁷⁷¹

Man wandte sich infolgedessen Anfang 1988 an die VBK,⁷⁷² die der Stadt Stutensee rechtzeitig vor Wettbewerbsbeginn im September 1988 ein Konzept mit dem Titel „Stadtbahnverbindung Karlsruhe – Blankenloch. Überlegungen zur Verbesserung der öffentlichen Verkehrsverbindungen zwischen Karlsruhe und Stutensee“ präsentierten.⁷⁷³

⁷⁶⁶ Interview Michael Kögel, Stadtbaumeister Stutensee. 04. Januar 2011.

⁷⁶⁷ Interview Michael Kögel, Stadtbaumeister Stutensee. 04. Januar 2011.

⁷⁶⁸ Interview Michael Kögel, Stadtbaumeister Stutensee. 04. Januar 2011.

⁷⁶⁹ Vgl. Verkehrsbetriebe Karlsruhe; Alb tal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (Hrsg.): Stadtbahnverbindung Karlsruhe – Blankenloch. Überlegungen zur Verbesserung der öffentlichen Verkehrsverbindungen zwischen Karlsruhe und Stutensee. Karlsruhe 1988. S. 1. In Archiv Stadt Stutensee. Aktenzeichen 797.79. Stadtbahn. Vereinbarung/Vertrag. Ordner 1.

⁷⁷⁰ Vgl. Allgeier, Jochen; Heinen, Gregor; Himmelmann, Nils; Kugele, Jochen: Induzierter Verkehr: Der Raum Graben-Neudorf/Stutensee. Seminararbeit am Institut für Verkehrswesen. Universität Karlsruhe. Karlsruhe 1996. S. 40.

⁷⁷¹ Vgl. Stadt Stutensee. Vorlage zur Gemeinderatssitzung am 25. April 1988. Stutensee, 18. April 1988. TOP 13. Aktenzeichen 797.79. Stadtbahn. Vereinbarung/Vertrag. Ordner 1.

Und vgl. Brief des Bürgermeisteramts Stutensee an die VBK. Stutensee, 31. Mai 1988. Aktenzeichen 797.79. Stadtbahn. Vereinbarung/Vertrag. Ordner 1.

⁷⁷² Vgl. Stadt Stutensee, Hauptamt: Aktenvermerk. Stutensee, 26. April 1988. Archiv Stadt Stutensee. Aktenzeichen 797.79. Stadtbahn. Vereinbarung/Vertrag. Ordner 1.

⁷⁷³ Vgl. Verkehrsbetriebe Karlsruhe; Alb tal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (Hrsg.): Stadtbahnverbindung Karlsruhe – Blankenloch. Überlegungen zur Verbesserung der öffentlichen Verkehrsverbindungen zwischen Karlsruhe und Stutensee. Karlsruhe 1988. Archiv Stadt Stutensee. Aktenzeichen 797.79. Stadtbahn. Vereinbarung/Vertrag. Ordner 1.

In diesem Konzept wurden mehrere Varianten der Streckenführung erörtert: für den Anschluss an das Karlsruher Straßenbahnnetz die drei Möglichkeiten „Verlängerung der Linie 4, eine Abzweigung von der Linie 4 entlang der Bundesbahnstrecke oder eine neue Linie durch Hagsfeld.“⁷⁷⁴

Für den Streckenabschnitt nördlich von Hagsfeld wurden vier Varianten genannt, wobei auf zwei näher eingegangen wurde: 1. von Hagsfeld ab entlang der L 604 über Reitschulschlag und Büchig, in Blankenloch durch die Hauptstraße, anschließend über den Mühlenweg und die Endhaltestelle mit Wendeschleife in der Nähe des Schulzentrums; 2. ein drittes Gleis entlang der Bundesbahnstrecke Karlsruhe – Graben-Neudorf – Mannheim und 3. das Stadtbahngleis entlang der Bundesbahnstrecke zusätzlich mit ihr verknüpft.⁷⁷⁵

⁷⁷⁴ Vgl. ebd. S. 3.

⁷⁷⁵ Vgl. ebd. S. 4 f.

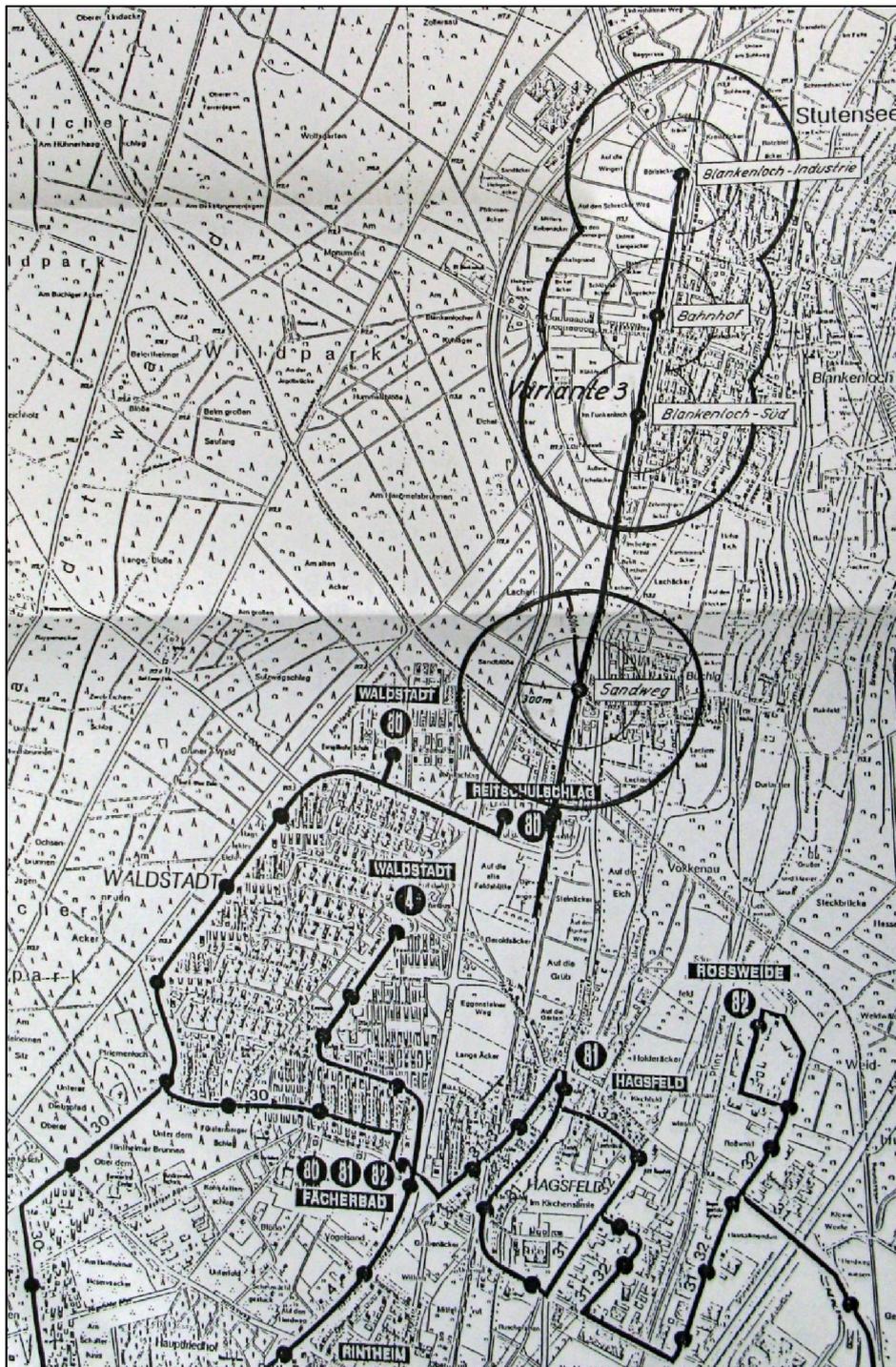


Abbildung 16: Konzept für die Streckenführung in Blankenloch; Variante entlang der DB-Strecke⁷⁷⁶

⁷⁷⁶ Aus: Verkehrsbetriebe Karlsruhe; Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (Hrsg.): Stadtbahnverbindung Karlsruhe – Blankenloch. Überlegungen zur Verbesserung der öffentlichen Verkehrsverbindungen zwischen Karlsruhe und Stutensee. Karlsruhe 1988. Anlage 2. In Archiv Stadt Stutensee. Aktenzeichen 797.79. Stadtbahn. Vereinbarung/Vertrag. Ordner 1.

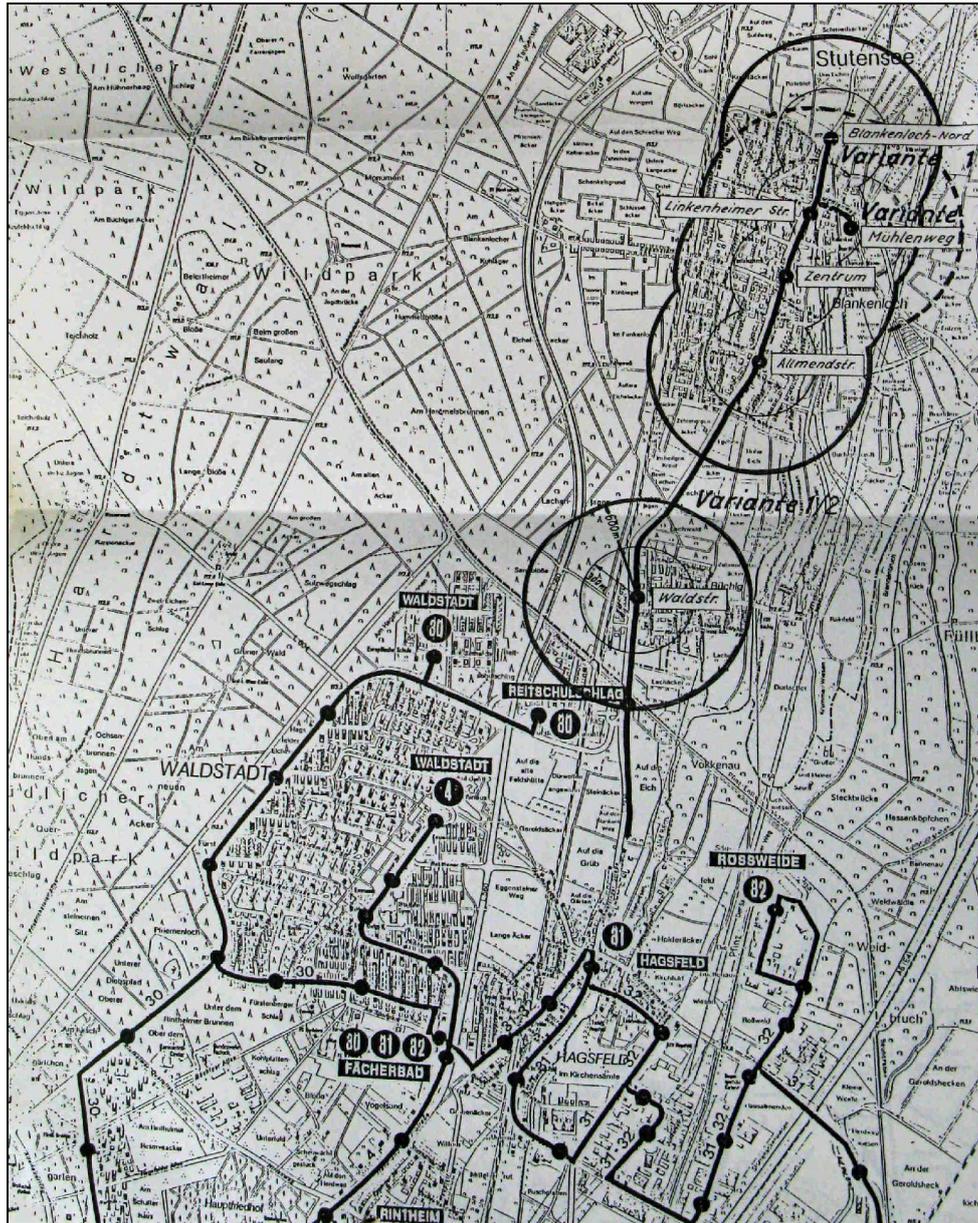


Abbildung 17: Konzept für die Streckenführung in Blankenloch; Variante Hauptstraße/Mühlenweg⁷⁷⁷

Gegen die Variante, in Blankenloch ein drittes Gleis neben die Bundesbahnstrecke zu legen und mit dieser zu verknüpfen, sprach, dass man für den Betrieb die teureren Zweisystem-Stadtbahnwagen hätte beschaffen müssen.⁷⁷⁸

Auch in der 1993 veröffentlichten Studie „Konzept für den Schienenpersonennahverkehr in der Region Karlsruhe“ wurden die Planungen, eine Stadtbahnstrecke von Karlsruhe nach Stutensee über Hagsfeld neu zu bauen, wiederaufgenommen und erörtert, jedoch wurde die

⁷⁷⁷ Aus: Verkehrsbetriebe Karlsruhe; Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (Hrsg.): Stadtbahnverbindung Karlsruhe – Blankenloch. Überlegungen zur Verbesserung der öffentlichen Verkehrsverbindungen zwischen Karlsruhe und Stutensee. Karlsruhe 1988. Anlage 2. In Archiv Stadt Stutensee. Aktenzeichen 797.79. Stadtbahn. Vereinbarung/Vertrag. Ordner 1.

⁷⁷⁸ Vgl. ebd. S. 5.

Stadtbahn damals nur bis zum Ortsteil Friedrichstal, nicht wie einst die Lokalbahn weiter über Staffort nach Spöck geplant.⁷⁷⁹

Das Konzept sah außerdem, um „einen Verkehrsbruch zwischen Karlsruhe und Mannheim zu vermeiden“, die Beibehaltung der Regionalzüge Karlsruhe – Mannheim mit der gleichen Anzahl vor: Eine „Verdichtung ist nicht vorgesehen.“⁷⁸⁰

Gegen die Variante durch die Hauptstraße bildete sich eine Bürgerinitiative, die Unterschriften gegen das Projekt sammelte und die Stadtbahn entlang der Bundesbahnstrecke forderte. Von den rund 340 gesammelten Unterschriften waren gut 300 von Bürgern, die direkt in der Hauptstraße wohnten.⁷⁸¹ Es gab jedoch auch eine Bürgerinitiative, die ebenfalls Unterschriften gesammelt hatte, nämlich für die Variante Hauptstraße und gegen die Stadtbahn entlang der Bundesbahn.⁷⁸²

Daneben gab es lediglich 28 einzelne Einsprüche von Bürgern gegen die Planfeststellung, zum Beispiel wegen benötigter Grundstücksteile, wegen zu fallender Bäume oder wegen Haltestellen, die nach Ansicht der Bürger unzumutbar nah an ihren Grundstücken lägen.⁷⁸³

Die Stadt Stutensee hielt während der entscheidenden Jahre der Planung mehrere Bürgerversammlungen ab, um sich der Unterstützung der Bevölkerung zu versichern.⁷⁸⁴ Auch

⁷⁷⁹ Vgl. Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH, Bundesbahndirektion Karlsruhe (Herausgeber); Drechsler, Georg, Bickelhaupt, Reinhard; in der Beek, Martin; Pastorini, Willy.; Häfele, Hans-Herwig (Bearbeiter): Konzept für den Schienenpersonennahverkehr in der Region Karlsruhe . Karlsruhe 1993. S. 84 f.

⁷⁸⁰ Zitat ebd. S. 84 f.

⁷⁸¹ Vgl. Unterschriften-Listen aus dem Jahr 1989 gegen Variante Hauptstraße. Archiv Stadt Stutensee. Aktenzeichen 797.79. Stadtbahn. Vereinbarung/Vertrag. Ordner 1.

⁷⁸² Vgl. Unterschriften-Listen aus dem Jahr 1989 für Variante Hauptstraße. Archiv Stadt Stutensee. Aktenzeichen 797.79. Stadtbahn. Vereinbarung/Vertrag. Ordner 1.

⁷⁸³ Vgl. Liste der Einsprüche gegen Planfeststellung. Stutensee, September 1993. Archiv Stadt Stutensee. Aktenzeichen 797.79. Stadtbahn. Vereinbarung/Vertrag. Ordner 1.

Ein Herr wollte beispielsweise wissen, was aus seiner „30 Jahre alten Zeter“ (gemeint war wohl eine Zeder) würde. Er „wäre sogar mit einer Entfernung der Zeter einverstanden, um Unfallrisiken zu vermeiden. Selbstverständlich mit einer finanziellen Entschädigung.“

Zitat N., R.: Brief an die Gemeinde Stutensee. Stutensee, 25. August 1993. Archiv Stadt Stutensee. Aktenzeichen 797.79. Stadtbahn. Vereinbarung/Vertrag. Ordner 1.

Erfahrungsgemäß beträgt die ideale Haltestellenentfernung von der eigenen Wohnung ca. 100 m bis 200 m. Eine größere Entfernung erscheint den meisten Menschen als zu unbequem, bei einem kürzeren Abstand könnte man als Wohnungsbesitzer vom Geräusch der Wartenden beeinträchtigt werden. Aber jedem Bürger eine Haltestelle in einer Entfernung von etwa 150 m zu bauen ist eben nicht möglich.

Vgl. zum Beispiel: Brief der Anlieger Im Birkenweg, Kupferhölde, Bretten: Planfeststellungsverfahren bezüglich der Stadtbahn nach Bretten, hier: Haltestelle Kupferhölde, Einwendungen der Anlieger. Bretten, 22. September 1990. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/60.2.1. Planfeststellung Bretten.

wurde eine Sonderfahrt für interessierte Stutenseer Bürger mit der Stadtbahn von Karlsruhe nach Linkenheim-Hochstetten veranstaltet, bei der sich etwa 140 Teilnehmer von den Vorzügen der Stadtbahn überzeugen und während der Fahrt Fragen unter anderem an Dieter Ludwig und seinen Stellvertreter Georg Drechsler richten konnten.⁷⁸⁵ Dadurch hielten sich die Proteste verglichen mit anderen Bauvorhaben in Grenzen.

Außer den Bewohnern der Hauptstraße standen besonders die Inhaber der anliegenden Geschäfte dem Stadtbahnbau skeptisch gegenüber. Doch wurden sie durch das Versprechen der Stadt, sie bei der Werbung während der Bauphase zu unterstützen und da die Straßenbahnstrecke weiter überfahrbar sein sollte, zumindest teilweise beruhigt.⁷⁸⁶

Auch der RVS, der die Buslinien von und nach Stutensee betrieb, war gegen das Stadtbahnprojekt, da Umsatzrückgänge befürchtet wurden.⁷⁸⁷ „Es ist aus unserer Sicht mehr als eigenartig, wenn immer wieder behauptet wird, daß ja alles billiger und besser wird“, wird der damals zuständige Abteilungsleiter des RVS von den BNN zitiert.⁷⁸⁸ Der RVS ging außerdem davon aus, „daß der öffentliche Personennahverkehr auch schlechter werde.“⁷⁸⁹

Schließlich konnte der RVS dadurch von den Vorteilen des Projekts überzeugt werden, dass das Busnetz, wie allgemein im Karlsruher System üblich, so umgestellt wurde, dass es optimal auf die Stadtbahn abgestimmt war und den Busunternehmen keine Leistungen verloren gingen. Zum Beispiel wurde gleichzeitig mit der Eröffnung der Straßenbahnlinie Stadtbahnlinie S2 Karlsruhe – Stutensee auch die Buslinie 195, die Blankenloch mit dem

⁷⁸⁴ Vgl. zum Beispiel Der Kurier Nr. 2: „Bürgeranhörung zur Stadtbahn.“ Karlsruhe, 15 Januar 1993. Archiv Stadt Stutensee. Aktenzeichen 797.79. Stadtbahn Stutensee. II.BA. Stadtteil Blankenloch. Allgemeines.

Und BNN, Nr. 197, Ausgabe Hardt: „Straßenbahn nach Blankenloch“ war das Thema bei Stutenseer Bürgerversammlung. Mehrheit war für Stadtbahn durch Hauptstraße.“ Karlsruhe, 28. August 1989. S. 9. Archiv Stadt Stutensee. Aktenzeichen 797.79. Stadtbahn. Vereinbarung/Vertrag. Ordner 1.

⁷⁸⁵ Vgl. BNN Nr. 144, Ausgabe Hardt: „140 Stutenseer prüften die Stadtbahn. Zum Schnuppern auf Schienen. Kritische Fragen an Experten und Bürgermeister Schütz.“ Karlsruhe, 27. Juni 1989. S. 17. Archiv Stadt Stutensee. Aktenzeichen 797.79. Stadtbahn. Vereinbarung/Vertrag. Ordner 1.

⁷⁸⁶ Vgl. BNN Nr. 271, Ausgabe Hardt: „Informationsveranstaltung der Gemeinde für Händler und Anwohner. Umsatzeinbußen durch Bauarbeiten befürchtet. Gewerbetreibende in Blankenloch Saugstraße sehen der Straßenbahn skeptisch entgegen.“ Karlsruhe, 23 November 1992. S. 9. Archiv Stadt Stutensee. Aktenzeichen 797.79. Stadtbahn Stutensee II.BA. Stadtteil Blankenloch. Allgemeines.

⁷⁸⁷ Vgl. BNN Nr. 213, Ausgabe Hardt: „Straßenbahnführung nach Stutensee. Bus Betreiber kritisiert Bahn. RVS-Sprecher sieht Verschlechterung und Verteuerung.“ Karlsruhe, 15. September 1989. S. 21. Archiv Stadt Stutensee. Aktenzeichen 797.79. Stadtbahn. Vereinbarung/Vertrag. Ordner 1.

⁷⁸⁸ Zitat ebd.

⁷⁸⁹ Zitat ebd.

Forschungszentrum Karlsruhe (heute KIT Campus Nord) und Leopoldshafen verbindet, in Betrieb genommen.

Letztlich war der Rückhalt in der Bevölkerung und bei den politischen Vertretern in Stutensee groß genug, um das Projekt ohne größere Probleme realisieren zu können.⁷⁹⁰

Auch in Hagsfeld regte sich Widerstand, der jedoch relativ spät artikuliert wurde und relativ gering war.⁷⁹¹

Am 7. November 1995 konnte mit dem Bau begonnen werden.⁷⁹²

Die Finanzierung war für die Strecke Karlsruhe – Stutensee-Blankenloch auf die gleiche Art und Weise geregelt worden wie in Rheinstetten. Die nach der GVFG-Förderung von Bund und Land verbleibenden Komplementärkosten für den im Landkreis Karlsruhe befindlichen Streckenabschnitt trugen der Landkreis Karlsruhe und die Stadt Stutensee. Von den für den Streckenabschnitt außerhalb Karlsruhes notwendigen vier Fahrzeugen wurden zwei von der Stadt Karlsruhe, die restlichen zwei vom Landkreis Karlsruhe und Stutensee je zur Hälfte bezahlt. Ein eventuelles Betriebsdefizit muss von der Stadt Stutensee getragen werden.⁷⁹³ Im Unterschied zu dem Rheinstettener Vertrag beteiligten sich der Landkreis Karlsruhe und die Stadt Stutensee auch an den Kosten der Infrastruktur auf Karlsruher Gebiet: Zwei Drittel der verbleibenden Komplementärkosten des Bauabschnitts I, das sind die Brücke über die DB-Strecke und die Gleisanlagen inklusive Wendeschleife⁷⁹⁴ in der Haltestelle Reitschulschlag wurden vom Landkreis und von Stutensee getragen.⁷⁹⁵ Außerdem wurde „die Möglichkeit einer Weiterführung der Stadtbahn über Blankenloch hinaus (...) offengehalten.“⁷⁹⁶

⁷⁹⁰ Vgl. BNN Nr. 123, Ausgabe Hardt. „Die Stadtbahn ist ein gemeinsames Anliegen. Spitzenkandidaten stellen Schwerpunkte vor / „Große Kreisstadt“ hat keine Priorität. Karlsruhe, 31. Mai 1994. Archiv Stadt Stutensee. Aktenzeichen 797.79. Öffentliche Einrichtung. Wirtschaftsförderung. Stadtbahn. Allgemeiner Schriftverkehr. 2. BA -2000.

⁷⁹¹ Vgl. BNN Nr. 164, Ausgabe Hardt: „Erste Proteste werden laut. Widerstand aus Hagsfeld gegen die Stadtbahn nach Stutensee.“ Karlsruhe, 31. Mai 1994. Archiv Stadt Stutensee. Aktenzeichen 797.79. Stadtbahn Stutensee II.BA. Stadtteil Blankenloch. Allgemeines.

⁷⁹² Vgl. Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (Hrsg.): Geyer, Wolfram Christian: Die Karlsruher Lokalbahn. Vom Lobberle zur Stadtbahn – von Spöck nach Durmersheim. Unter Mitarbeit von Bindewald, Klaus; Honervogt, Ulrich u. a. Heidelberg – Ubstadt-Weiher – Basel 2006. S. 74.

⁷⁹³ Vgl. Vertrag zwischen dem Landkreis Karlsruhe, der Gemeinde Stutensee, der Stadt Karlsruhe über Bau, Betrieb und Finanzierung einer Stadtbahn zwischen Karlsruhe und Stutensee vom 10. Dezember 1990. §§ 4, 5 und 8. Archiv Stadt Stutensee. Aktenzeichen 797.79. Stadtbahn. Vereinbarung/Vertrag. Ordner 1.

⁷⁹⁴ Die Wendeschleife gehört zwar zur Haltestelle Reitschulschlag, liegt aber bereits auf Stutenseer Gemarkung.

⁷⁹⁵ Vgl. Vertrag zwischen dem Landkreis Karlsruhe, der Gemeinde Stutensee, der Stadt Karlsruhe über Bau, Betrieb und Finanzierung einer Stadtbahn zwischen Karlsruhe und Stutensee vom 10.

Ihren Ausgangspunkt hat die neu gebaute Strecke in der Haid-und-Neu-Straße in Karlsruhe, wo sie von der Straßenbahnstrecke in die Waldstadt in nordöstlicher Richtung nach Hagsfeld abzweigt. Durch Hagsfeld hindurch verläuft sie parallel auf der westlichen Seite direkt neben den Bundesbahngleisen.

Etwa auf der Höhe des nördlichen Ortsausgangs von Hagsfeld muss die Stadtbahnstrecke zwischen Hagsfeld und dem Reitschulschlag mit einer Brücke aufwendig die DB-Strecke kreuzen. Doch nicht nur die Brücke an sich ist eine relativ aufwendige Art und Weise, die Bahnlinie zu kreuzen, auch der Bau der Brücke war kompliziert. Denn für den Bau der Brücke durfte der Schienenverkehr nicht für längere Zeit unterbrochen werden, dazu ist und war diese Strecke einfach zu wichtig.⁷⁹⁷ Anschließend verläuft die Stadtbahn tatsächlich auf der früheren Trasse der Lokalbahn, östlich der DB-Strecke gelegen, an Büchig entlang weiter nach Blankenloch, und dann durch die Ortsmitte von Blankenloch hindurch.



Abbildung 18: Stadtbahnbrücke über die DB-Strecke Karlsruhe – Mannheim⁷⁹⁸

Für eine Weiterführung der Trasse auf der westlichen Seite der DB Strecke hingegen wäre kein Platz gewesen, es sei denn, man hätte im Reitschulschlag die teilweise vorhandene

Dezember 1990. § 4. Archiv Stadt Stutensee. Aktenzeichen 797.79. Stadtbahn. Vereinbarung/Vertrag. Ordner 1.

⁷⁹⁶ Zitat ebd. § 2 Absatz 4.

⁷⁹⁷ Vgl. Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (Hrsg.): Geyer, Wolfram Christian: Die Karlsruher Lokalbahn. Vom Lobberle zur Stadtbahn – von Spöck nach Durmersheim. Unter Mitarbeit von Bindewald, Klaus; Honervogt, Ulrich u. a. Heidelberg – Ubstadt-Weiher – Basel 2006. S. 76

⁷⁹⁸ Bild: Zimmermann, Werner. Archiv VBK.

Bebauung beseitigt. Auch für eine Verschwenkung der bestehenden Gleise, um den Platz im Reitschulschlag für zwei weitere Gleise zu schaffen, wäre wegen der vorhandenen Gebäude kein Platz vorhanden.

In Blankenloch hatte man sich für die Variante durch die Hauptstraße entschieden, allerdings mit einer 1991 beschlossenen Änderung,⁷⁹⁹ und so wurden die Gleise gemäß dem Karlsruher Modell in die alte Durchgangsstraße gebaut. Die Fahrspuren des Kfz-Verkehrs wurden verschmälert und die zulässige Höchstgeschwindigkeit der Kfz auf 30 km/h reduziert.

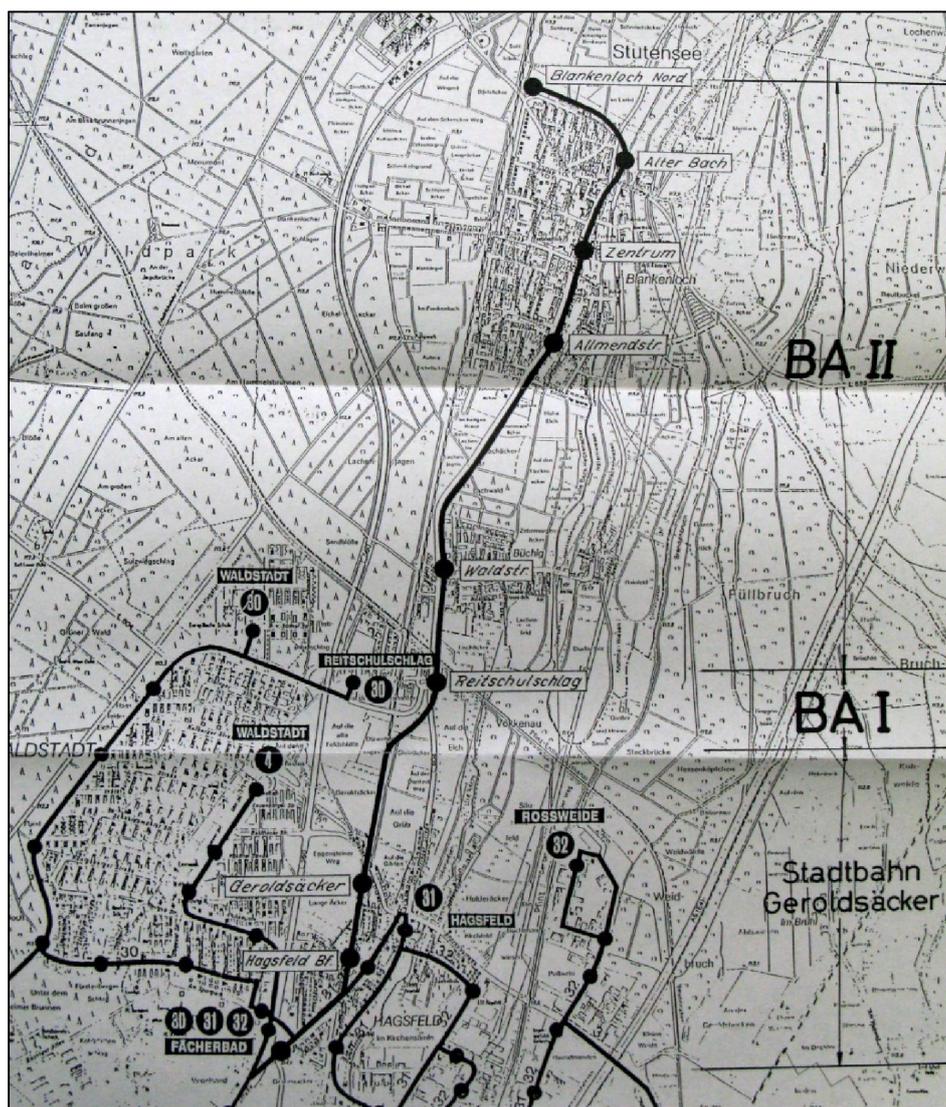


Abbildung 19: Stadtbahn Karlsruhe – Blankenloch, realisierte Variante⁸⁰⁰

⁷⁹⁹ Vgl. BNN: „Endstation soll bei L-559-Neu und Bahn liegen.“ Karlsruhe, 06. August 1991. Archiv Stadt Stutensee. Aktenzeichen 797.79. Stadtbahn. Vereinbarung/Vertrag. Ordner 1.

⁸⁰⁰ Aus Anlage zum Vertrag zwischen dem Landkreis Karlsruhe, der Gemeinde Stutensee, der Stadt Karlsruhe über Bau, Betrieb und Finanzierung einer Stadtbahn zwischen Karlsruhe und Stutensee vom 10. Dezember 1990. Archiv Stadt Stutensee. Aktenzeichen 797.79. Stadtbahn. Vereinbarung/Vertrag. Ordner 1.

Um auch die Anwesen auf der Seite der Stadtbahntrasse zugänglich zu halten und das Parken zu ermöglichen, wurde die gesamte Trasse in Blankenloch im Verlauf der ehemaligen Hauptstraße gepflastert, sodass sie zum Parken und für die Zufahrt zu Grundstücken überfahren werden kann. Durch ein speziell für Blankenloch entwickeltes Design der Strommasten fügen sich auch Oberleitung und Strommasten harmonisch ins Straßenbild ein.



Abbildung 20: Ortsdurchfahrt Blankenloch⁸⁰¹

Aus Platzgründen wurde die Strecke in Blankenloch größtenteils eingleisig ausgeführt. Um den Betrieb falls notwendig beschleunigen zu können, wurde dieser eingleisige Streckenabschnitt jedoch in zwei Streckenblöcke aufgeteilt.

Die Haltestelle Waldstraße heißt jedoch heute „Büchig“, zwischen Büchig und „Tolnaplatz“ (in der Grafik noch Allmendstraße genannt, später umbenannt), wurde eine zusätzliche Haltestelle „Blankenloch Süd“ gebaut, der Name der Haltestelle Zentrum lautet „Blankenloch Kirche“, die Haltestelle Alter Bach wurde „Mühlenweg“ genannt, bei „Blankenloch Nord“ blieb der Name gleich.

⁸⁰¹ Bild: Nowak-Hertweck, Georg. AVG-Archiv.

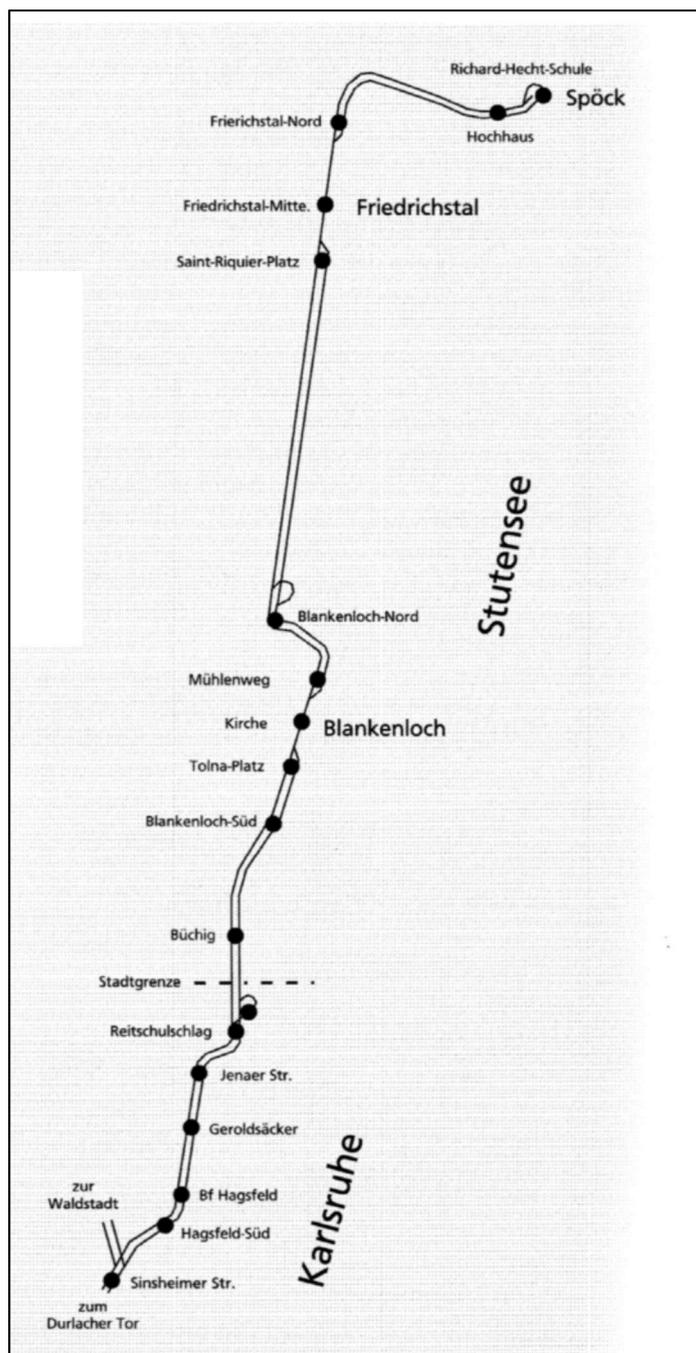


Abbildung 21: Streckenplan Stadtbahn Hagsfeld – Stutensee⁸⁰²

Außerdem wurde im Zuge des Stadtbahnbaus neben der schon bestehenden Umgehungsstraße, der L 560, die östlich von Blankenloch liegt, eine zweite, die L 559, die

⁸⁰² Grafik: Bindewald, Klaus. Aus Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (Hrsg.): Geyer, Wolfram Christian: Die Karlsruher Lokalbahn. Vom Lobberle zur Stadtbahn – von Spöck nach Durmersheim. Unter Mitarbeit von Bindewald, Klaus; Honervogt, Ulrich u. a. Heidelberg – Ubstadt-Weiher – Basel 2006. S. 80.

Nordumgehung Blankenlochs gebaut, was den Kfz-Verkehr in Blankenloch ebenfalls verringerte.⁸⁰³

Dies hatte für die Stadt Stutensee außerdem die positive Folge, dass der Neubau der L 559 als Teil des ÖPNV-Vorhabens der Albtal-Verkehrs-Gesellschaft (AVG) betrachtet werden konnte und somit die Kosten vom Baulastträger der Stadtbahn übernommen wurden. Zwar stieg dadurch auch der Eigenanteil der Gemeinde an dem Stadtbahnvorhaben, jedoch war dieser Anstieg geringer, als wenn die Stadt die Kosten für den Straßenbau auf die herkömmliche Art und Weise hätte bestreiten müssen.⁸⁰⁴

Schon im Hinblick auf die Anschaffung der Niederflurstraßenbahnwagen ab 1995 war die gesamte Neubaustrecke mit Bahnsteigen mit einer Höhe von 34 cm ausgestattet worden, die ein niveaugleiches einrollen oder eintreten in die Niederflurfahrzeuge ermöglichen.

Am 20. September 1997 wurde die Eröffnung der Strecke Karlsruhe – Blankenloch gefeiert,⁸⁰⁵ am 26. September 1997 konnte dann, nahezu gleichzeitig mit dem westlichen Teil der S5 Karlsruhe – Wörth, schließlich auch der nördliche Teil der neuen S2 formell in Betrieb genommen werden.⁸⁰⁶

Gleichzeitig mit der Inbetriebnahme der Stadtbahnstrecke nach Stutensee öffnete die Deutsche Bahn den Bahnhof Hagsfeld, den sie zehn Jahre vorher geschlossen hatte, wieder. Zwar konnte aus Platzgründen nicht realisiert werden, dass die Bahnsteige von Stadtbahn und Deutscher Bahn direkt nebeneinanderliegen, doch auch die alten Bahnsteige des Bahnhofs Hagsfeld liegen relativ nah an der Stadtbahnhaltestelle Hagsfeld Bahnhof. So bietet der Bahnhof Hagsfeld eine ideale Möglichkeit, von den Regionalzügen in die Stadtbahn zu

⁸⁰³ Vgl. Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (Hrsg.): Geyer, Wolfram Christian: Die Karlsruher Lokalbahn. Vom Lobberle zur Stadtbahn – von Spöck nach Durmersheim. Unter Mitarbeit von Bindewald, Klaus; Honervogt, Ulrich u. a. Heidelberg – Ubstadt-Weiher – Basel 2006. S. 75.

⁸⁰⁴ Vgl. BNN Nr. 15, Ausgabe Hardt: „AVG zur Verlegung der L559 bereit“. Karlsruhe, 20. Januar 1993. Archiv Stadt Stutensee. Aktenzeichen 797.79. Stadtbahn Stutensee. II.BA. Stadtteil Blankenloch, Allgemeines.

Die Förderquote nach dem GVFG für den Straßenbau beträgt nur 70 %.

⁸⁰⁵ Vgl. Stadt Stutensee (Hrsg.): Redaktion M. Zawichowski (Hauptamt Stutensee). Stadtbahn Karlsruhe – Stutensee. Die erste Fahrt am 20. September 1997. Videodokumentation der ersten Fahrt. Stutensee 1997. Sammlung Allgeier, Ordnungszeichen AVG2. Titel Nr. 2.

⁸⁰⁶ „Es gibt Daten, die vergisst man nie mehr.“

Zitat Interview mit Michael Kögel, Stadtbaumeister Stutensee, am 04. Januar 2011.

wechseln und in die Innenstadt zu gelangen, ohne erst zum Hauptbahnhof fahren zu müssen.⁸⁰⁷

Und wieder war die Zeit gegen Ende des Projekts knapp geworden. Als der Eröffnungszug, bestehend aus zwei sechssachsigen Niederflurstraßenbahnen, in die neue Strecke bei der Haltestelle Hagsfeld Süd einfuhr, überreichte die Regierungspräsidentin Gerlinde Hämmerle Dieter Ludwig die Erlaubnis, auf der Strecke Personen zu befördern.

Die beiden Eröffnungen wurden mit einer großen Liniennetzumstellung ab dem folgenden Montag verknüpft, die nicht bei allen Fahrgästen positiv aufgenommen wurde. Vor allem eine Tatsache führte zu erheblicher Kritik: Waren bis zu diesem September-Wochenende noch zwei Linien von der Endhaltestelle Durlach Turmberg durch die Kaiserstraße durchgehend bis zum Entenfang in Karlsruhe gefahren, die Straßenbahnlinie 1 Durlach Turmberg – Knielingen und die Straßenbahnlinie 2 Durlach Turmberg – Rheinstetten, so gab es ab diesem Wochenende keine vollständige Durchmesserlinie von Durlach Turmberg bis zum Entenfang in Mühlburg mehr. Denn die S5, die zwar durch die Durlacher Allee, die Kaiserstraße, die Kaiserallee über den Entenfang bis nach Knielingen und dann weiter nach Wörth führt, biegt erst am Bahnhof Durlach auf die Durlacher Allee ein; die S2, deren südliches Ziel Rheinstetten ist, mündet von Norden aus Blankenloch kommend sogar erst am Durlacher Tor auf die Kaiserstraße, fährt dann weiter durch die Kaiserallee zum Entenfang und Richtung Rheinstetten.

Bereits Anfang der 1990er Jahre wurde in Stutensee erneut überlegt, die Stadtbahn nicht nur bis Blankenloch sondern über Friedrichstal weiter bis nach Spöck zu bauen.⁸⁰⁸ Im Gegensatz zur früheren Linienführung sollte jedoch Staffort nicht an die Stadtbahn angeschlossen werden. Stattdessen verläuft die Stadtbahnstrecke parallel zur DB Strecke bis kurz hinter Friedrichstal, um dann nach Osten Richtung Spöck abzubiegen.

⁸⁰⁷ Vgl. Stutensee-Woche. Amtsblatt der Stadt Stutensee. Sonderausgabe „Die Stadtbahn kommt“: Vorwort des Karlsruher Oberbürgermeister Prof. Dr. Gerhard Seiler: „Neue Stadtbahn verbindet Karlsruhe und Stutensee.“ Stutensee, 11. September 1997. S. 7. VBK-Registatur: Aktenzeichen 405/65. Eröffnung Stutensee.

⁸⁰⁸ Vgl. Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (Hrsg.): Geyer, Wolfram Christian: Die Karlsruher Lokalbahn. Vom Lobberle zur Stadtbahn – von Spöck nach Durmersheim. Unter Mitarbeit von Bindewald, Klaus; Honervogt, Ulrich u. a. Heidelberg – Ubstadt-Weiher – Basel 2006. S. 77.

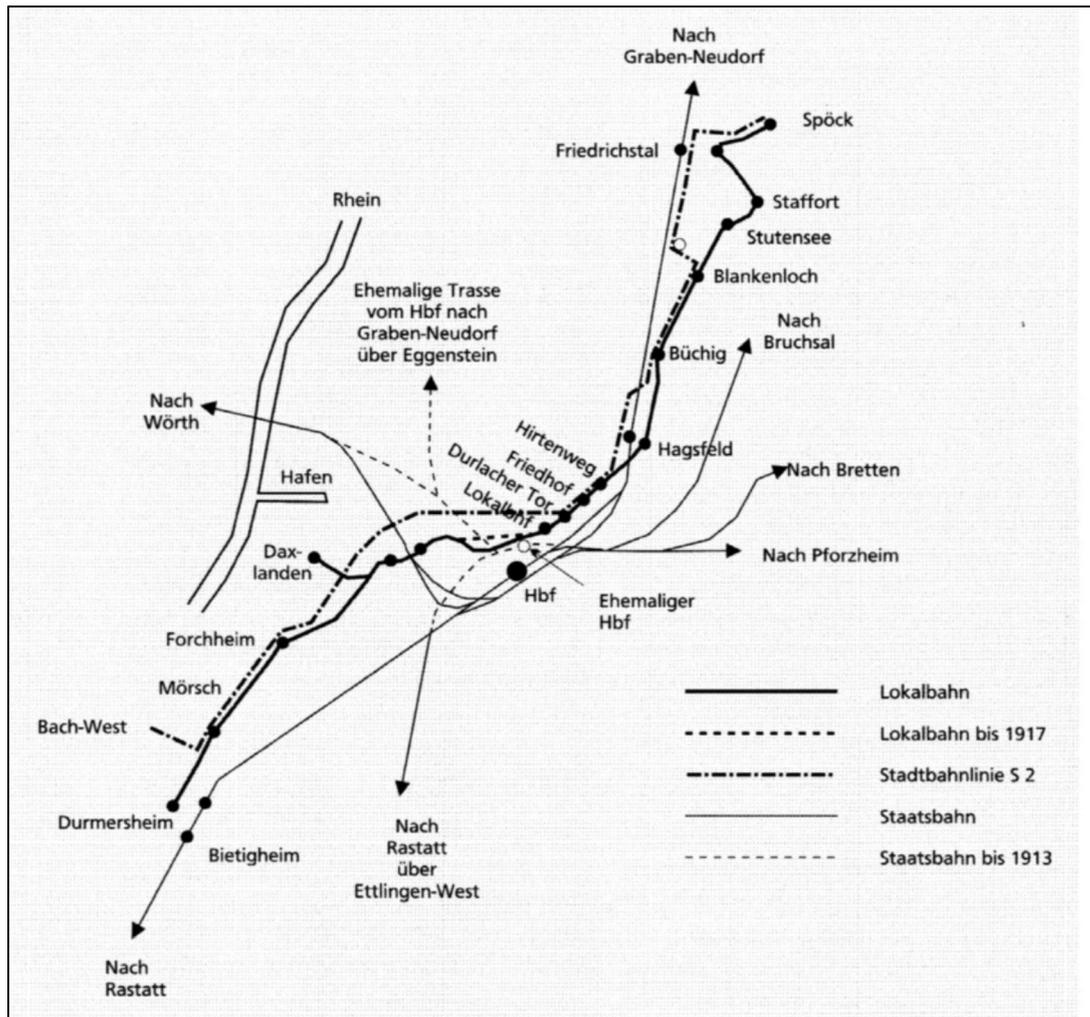


Abbildung 22: Streckenplan Lokalbahn⁸⁰⁹

Auch die Ortsdurchfahrt durch Friedrichstal musste aus Platzgründen teilweise eingleisig gebaut werden. Der Haltepunkt Friedrichstal Nord bietet dabei einen weiteren Umsteigepunkt in die DB Züge. Anders als beispielsweise in Blankenloch konnte jedoch durch die bloße Anlage der Stadtbahnstrecke nicht einfach der Kfz-Verkehr durch die die Stadtbahn ersetzt werden.

Der Streckenabschnitt Blankenloch Nord – Spöck wurde im Sommer 2006, unter anderem mit einem Fahrzeugkorso, feierlich in Betrieb genommen.

Zunächst wurde die Strecke von der Stadtgrenze Karlsruhe bis Blankenloch wegen des zu geringen Gleismittenabstandes als nicht-öffentliche Eisenbahn nach BOA konzessioniert.⁸¹⁰

⁸⁰⁹ Grafik: Bindewald, Klaus. Aus: Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (Hrsg.): Geyer, Wolfram Christian: Die Karlsruher Lokalbahn. Vom Lobberle zur Stadtbahn – von Spöck nach Durmersheim. Unter Mitarbeit von Bindewald, Klaus; Honervogt, Ulrich u. a. Heidelberg – Ubstadt-Weiher – Basel 2006. S. 66.

⁸¹⁰ Interview Carsten Strähle am 08. Juli 2012.

Später wurde die Strecke zu einer Straßenbahn umkonzessioniert; ebenso werden auch der Streckenteil Karlsruhe Hammäcker – Rheinstetten die Stadtdurchfahrt von der Haltestelle Hammäcker bis Reitschulschlag als Straßenbahn befahren. Auch der Streckenabschnitt Blankenloch – Spöck wurde als Straßenbahn gebaut und gemäß den Vorschriften der BOStrab betrieben. Somit stellt die S2 Rheinstetten – Stutensee eine Besonderheit im Karlsruher Stadtbahnsystem dar: Sie ist die einzige Stadtbahnlinie, die durchgehend auf ihrer gesamten Streckenlänge als Straßenbahn betrieben wird.

Eine Befragung im Jahr 1996 ergab, dass die Zustimmung zur Stadtbahn in Stutensee nicht unbedingt mit der Absicht einherging, diese selbst zu benutzen. Vielmehr waren vor allem ab 1987 insbesondere aus Karlsruhe zugezogene Personen bereit, die Stadtbahn für Wege zur Arbeit und in der Freizeit zu benutzen. Die In Stutensee aufgewachsene oder deutlich früher zugezogene Bürger hingegen benötigten, beispielsweise für die Freizeit, den Stadtbahnanschluss kaum, ihre Freizeitgestaltung spielte sich überwiegend in Stutensee selbst ab.⁸¹¹

Man war sogar bereit, für den Stadtbahnanschluss erheblich höhere Grundstückspreise zu bezahlen. Die Stadtbahn allein stellte zwar keinen Umzugsgrund dar, doch der Wunsch nach Wohneigentum in Verbindung mit einem Anschluss an das ÖPNV-Netz Karlsruhes machte insbesondere Blankenloch und Büchig zu Beginn der 1990er Jahre zu einem erstrebenswerten Wohnort.⁸¹²

Infolgedessen stiegen die Grundstückspreise in allen Stutenseer Ortsteilen außer Staffort in den Jahren 1987 bis 1989 stark an. 1989 wurde beschlossen, dass die Stadtbahn zunächst nur bis Blankenloch gebaut werden sollte. Daraufhin stiegen die Preise in Blankenloch und Büchig weiter, während sie in Spöck und Friedrichstal zunächst einmal wieder sanken. „Die Vermutung liegt nahe, daß der Anstieg der Preise in Spöck und Friedrichstal auf Spekulationskäufe in der Hoffnung auf einen Stadtbahnanschluß zurückzuführen ist; nachdem beschlossen worden war, die Stadtbahn zumindest zunächst nur bis Blankenloch zu bauen, sanken die Preise zunächst erst einmal wieder, ehe sie sich im Zuge einer allgemeinen Preissteigerung wieder nach oben entwickelten.“⁸¹³ Die Autoren führen weiter aus: „In

BOA ist die Abkürzung für die Verordnung über den Bau und Betrieb von Anschlussbahnen.

⁸¹¹ Vgl. Allgeier, Jochen; Heinen, Gregor; Himmelmann, Nils; Kugele, Jochen: Induzierter Verkehr: Der Raum Graben-Neudorf/Stutensee. Seminararbeit am Institut für Verkehrswesen. Universität Karlsruhe. Karlsruhe 1996. S. 34 ff.

⁸¹² Vgl. ebd. S. 10 ff.

⁸¹³ Zitat ebd. S. 12 f.

Graben-Neudorf sind derartige Preisänderungen nicht zu beobachten, die Bodenpreise entwickelten sich seit Beginn der 80er Jahre kontinuierlich nach oben.“⁸¹⁴

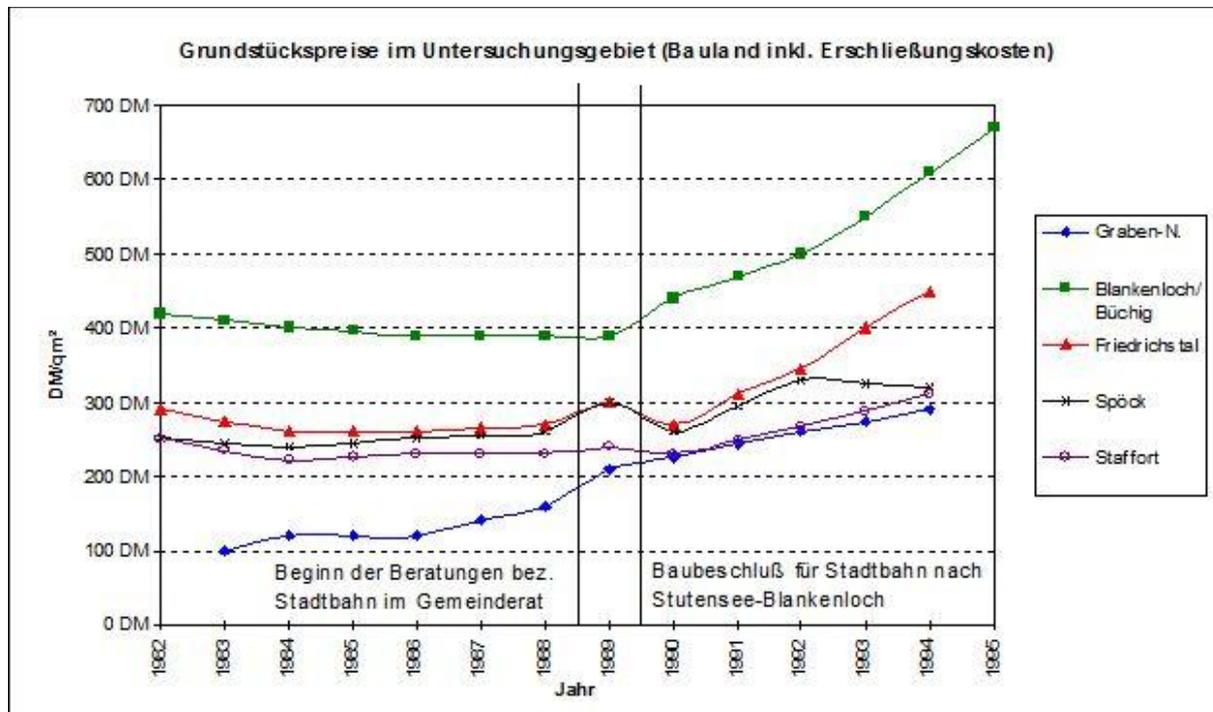


Abbildung 23: Entwicklung der Grundstückspreise in Graben-Neudorf und Stutensee 1982 bis 1995⁸¹⁵

Dieses zeigt, dass durch die Stadtbahn tatsächlich die Wirtschaftskraft Stutensees gestiegen ist. Denn auch wenn man davon ausgehen kann, dass im Speckgürtel eines Oberzentrums die Einwohnerzahl in den 1970er, 1980er und 1990er Jahren zunahm, gleichgültig, ob nun ein Stadtbahnanschluss vorhanden war oder nicht, als Folge der Steigerung der Grundstückspreise floss mehr Geld in die Gemeinde als ohne Stadtbahnanschluss. Außerdem können sich diese teureren Grundstücke nur Besserverdienende leisten, was als Folge der höheren Einkommen der zugezogenen Bürger auch die Steuereinnahmen der Gemeinde steigert.

⁸¹⁴ Zitat ebd. S. 13.

⁸¹⁵ Aus: Allgeier, Jochen; Heinen, Gregor; Himmelmann, Nils; Kugele, Jochen: Induzierter Verkehr: Der Raum Graben-Neudorf/Stutensee. Seminararbeit am Institut für Verkehrswesen. Universität Karlsruhe. Karlsruhe 1996. S. 12.

3.7 Die Fahrzeuge ab 1980 – Die Stadtbahnwagen und die Niederflurwagen

3.7.1 Gleichstromstadtbahnwagen

Zwischen Ende der 70er und Anfang der 80er Jahre stand die Beschaffung einer neuen Fahrzeugserie an, zum einen, um bei den VBK die in die Jahre gekommenen und veralteten Zwei- und Vierachser zu ersetzen, die teilweise sogar noch aus den 30er Jahren, teilweise aus den 50er Jahren stammten, andererseits um die geplanten neuen Verkehre nach Rheinstetten und auf die Hardt fahren zu können.

Damals gab es zunächst die Alternative, ob man sich für ein Fahrzeug in der Art der sogenannten A-Wagen, die seit 1981 auch von den Stuttgarter Straßenbahnen (SSB) beschafft⁸¹⁶ wurden, entscheiden sollte. Dabei handelte es sich um ein achtsichtiges Fahrzeug, das aus zwei kurz gekuppelten vierachsigen (Teil-)Wagen besteht. Die andere Möglichkeit bestand in der Wahl eines Fahrzeugs nach Art der sogenannten Kölner B-Wagen,⁸¹⁷ das sind sechssichtige Fahrzeuge, die aus zwei in der Mitte über ein Jakobs-Drehgestell miteinander verbundenen Wagenteilen bestehen. Diese Fahrzeuge wurden ab 1973/74 vor allem im Rheinland und im Ruhrgebiet beschafft, neben Köln beispielsweise auch in Bonn, Bochum, Düsseldorf und Dortmund und auch in Frankfurt.⁸¹⁸

Da die B-Wagen mit deutlich geringeren Mindeststradien fahren können als A-Wagen und sie im Gegensatz zu den A-Wagen der ersten Serien über einen Durchgang zwischen den Wagenteilen über das Drehgelenk verfügen, entschied man sich letztendlich für diesen Typ. Allerdings mit speziellen Abwandlungen im Hinblick auf die Karlsruher Verhältnisse. Im Gegensatz zu Rheinland und Ruhrgebiet entschied man sich für Einrichtungsfahrzeuge, d. h. Fahrzeuge mit nur einer Fahrerkabine und Türen auf nur einer Seite,⁸¹⁹ jedoch mit einem zweiten Führerstand ohne Fahrerkabine im Heck, um besser rangieren und in Ausnahmefällen auch in Gegenrichtung fahren zu können.⁸²⁰

⁸¹⁶ Vgl. 25 Jahre Stadtbahnwagen „Typ Karlsruhe“. S. 46. In: Der Weichenbengel Nr. 3/08. Karlsruhe 2008. S. 46–53.

⁸¹⁷ Vgl. Verkehrsbetriebe Karlsruhe: Stadtbahn nach Eggenstein-Leopoldshafen. Überlegungen der Verkehrsbetriebe Karlsruhe zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in der unteren Hardt. Karlsruhe 1978. S. 12.

⁸¹⁸ Vgl. <http://svenjachnig.bahnpicture.de/HTML/B-Wagen.htm>. Zugriff 03. Dezember 2010.

⁸¹⁹ Vgl. Verkehrsbetriebe Karlsruhe: Stadtbahnwagen Karlsruhe. Pressemitteilung anlässlich der Auslieferung des ersten Stadtbahnwagens GT6-80C. Karlsruhe 1983. S. 1. Archiv Strähle.

⁸²⁰ Vgl. Kramer, Rolf; Ludwig, Dieter; Wallochny, Felix: Der Stadtbahnwagen GT6-80C der Stadt Karlsruhe. Konzeption, Ausführungen und Erfahrungen im Regelbetrieb. Sonderdruck. S. 7. Aus: Der Nahverkehr Nr. 5/1984. S. 36–44. Düsseldorf 1984.

Damit die Fahrer auf den Fahrzeugen weiterhin Fahrkarten verkaufen konnten, wurden, verglichen mit dem Kölner Vorbild, die erste und aus Symmetriegründen auch die letzte Tür Richtung Wagenbug bzw. -heck verschoben. Um dennoch den Abstand zwischen Wagenkasten und Bahnsteig wie bei den mittleren Türen halten zu können, wurde der Wagenkasten asymmetrisch konstruiert.⁸²¹ Außerdem wurde durch die Asymmetrie erreicht, dass in Kurven der Gleisabstand nicht soweit aufgeweitet werden musste, wie es bei einer symmetrischen Konstruktion bei der gewählten Türposition der Fall gewesen wäre.⁸²²

Doch bevor die neuen Stadtbahnwagen ausgeliefert wurden, erhielten die VBK als Zwischenlösung zunächst einen anderen Fahrzeugtyp. Um das gestiegene Fahrgastaufkommen bewältigen zu können, kauften die VBK zehn gebrauchte Straßenbahnwagen der Baujahre 1959 bis 1961 von den Stadtwerken Dortmund. Diese Straßenbahnwagen, von den Fahrern „Dortmunder“ oder liebevoll „Dortis“ genannt, verfügten, wie die meisten vorhandenen, nämlich die direktgesteuerten, Gelenktriebwagen der VBK, über einen rein mechanischen Fahrschalter, der allerdings nicht liegend sondern stehend eingebaut war, sodass die Geschwindigkeitsregelung nicht über einen Hebel, sondern über eine Kurbel erfolgte. Außerdem waren die „Dortmunder“ im Gegensatz zu den herkömmlichen Karlsruher Gelenktriebwagen Zweirichtungsfahrzeuge, wodurch der Einsatz der letzten Zweiachser im Liniendienst eingestellt werden konnte. Charakteristisch war auch das von den Tatzlagermotoren erzeugte Fahrgeräusch. Ansonsten ähnelten ihre Eigenschaften denen der direktgesteuerten Achtachser. Auch die „Dortmunder“ waren achtachsrig mit zwei Gelenken, etwa 27 m lang, 2,40 m breit und für eine Regelhöchstgeschwindigkeit von 60 km/h ausgelegt.⁸²³

Die zehn Wagen wurden 1981 von Dortmund nach Karlsruhe überführt und mit ihnen sollte nur der geplante Zeitraum von etwa zwei Jahren bis zur Auslieferung der ersten Stadtbahnwagen 1983 überbrückt werden.⁸²⁴ Doch letztendlich führte der weitere Anstieg der

⁸²¹ Vgl. Burmeister, Jürgen: Die Albtalbahn. Zukunftsweisender Nahverkehr im Raum Karlsruhe – entstanden aus einer abgewirtschafteten Meterspurbahn. S. 34. In: Eisenbahnmagazin. Heft 4/90. Düsseldorf 1990. S. 32–39.

⁸²² Vgl. Kramer, Rolf; Ludwig, Dieter; Wallochny, Felix: Der Stadtbahnwagen GT6-80C der Stadt Karlsruhe. Konzeption, Ausführungen und Erfahrungen im Regelbetrieb. Sonderdruck. S. 4. Aus: Der Nahverkehr Nr. 5/1984. S. 36–44. Düsseldorf 1984.

⁸²³ Vgl. Stadtwerke Karlsruhe – Verkehrsbetriebe –: Drechsler, Georg: Aktenvermerk „Einsatz von Dortmunder Gelenktriebwagen bei den Verkehrsbetrieben Karlsruhe.“ Karlsruhe, 01. Juli 1981. S. 1.

⁸²⁴ Vgl. ebd. S. 1.

Fahrgastzahlen und die Ausweitung des Netzes dazu, dass der letzte Dortmunder Wagen erst 1990, d. h. nach fast zehn Jahren, außer Dienst gestellt werden konnte.⁸²⁵



Abbildung 24: Ein „Dortmunder“ in der Mannheimer Straße in Rintheim⁸²⁶

Ab 1983 wurde die erste, aus insgesamt 20 Fahrzeugen bestehende Serie Stadtbahnwagen ausgeliefert.

Um das Fassungsvermögen der Fahrzeuge zu steigern, wurden die neuen Stadtbahnwagen im Gegensatz zu ihren Vorgängern mit einer etwas größeren Breite von 2,65 m beschafft. Dass deswegen das gesamte innerstädtische Straßenbahnnetz umgebaut werden musste – d. h. bei allen zweigleisigen Strecken der VBK mussten die Gleise 50 cm weiter auseinandergelegt werden – hatte Dieter Ludwig bei der Beschaffung wenn überhaupt eher beiläufig verkündet. Jedenfalls erzählte er bei Vorträgen immer wieder gerne, dass ihn wohl jeder, wenn er das am Anfang schon verkündet hätte, für vollkommen wahnsinnig erklärt hätte.⁸²⁷

Doch hatte man sich bei den VBK schon in der U-Strab-Untersuchung 1971 mit 2,65 m breiten Fahrzeugen beschäftigt⁸²⁸ und sich 1975, also noch vor Ludwigs Ernennung zum Werkleiter, darauf festgelegt, mittel- bis langfristig Fahrzeuge dieser Breite von 2,65 m zu

⁸²⁵ Vgl. [http://de.wikipedia.org/wiki/GT8_\(Dortmund\)](http://de.wikipedia.org/wiki/GT8_(Dortmund)). Zugriff 13. Juni 2012.

⁸²⁶ Bild: Dürr, Volker. Archiv Dürr.

⁸²⁷ Vortrag Dieter Ludwig am 08. März 2010.

⁸²⁸ Vgl. Stadt Karlsruhe; Arbeitskreis U-Strab (Hrsg.): Dorbarth, K.; Martin, E.; Meil, R.; Müller, E.: Untersuchung Unterpflasterstraßenbahn Karlsruhe (Stadtbahn). Karlsruhe, 1971. S. 72.

beschaffen.⁸²⁹ Bereits die Straßenbahnstrecke zur Rheinstrandsiedlung⁸³⁰ war für den Einsatz von 2,65 m breiten Stadtbahnfahrzeugen mit einem Gleismittenabstand von 3,05 m gebaut worden.⁸³¹ „Die Wendeschleife erhielt einen Radius von 25 m und war deshalb auch von Anfang an für Stadtbahnwagen geeignet, obwohl diese zum Planungszeitraum noch gar nicht existierten.“⁸³² Diese Handhabung wurde bei allen folgenden Streckenneubauten fortgesetzt. Auch begannen die VBK zu jener Zeit, bei größeren Reparaturarbeiten an der Infrastruktur gleichzeitig eine Gleismittenerweiterung auf 3,05 m vorzunehmen.⁸³³ Im Oktober 1981 besichtigte der Werksausschuss der VBK in Köln Stadtbahnwagen des Typs B.⁸³⁴ Am 26. Februar 1982 wurden die ersten Exemplare bestellt.⁸³⁵ 1983 war mit der Beschaffung von 2,65 m breiten Stadtbahnwagen begonnen worden, und ab 2014 wird die Umstellung auf die breiteren Fahrzeuge voraussichtlich mit der Auslieferung eines neuen Typs Niederflurstadtbahnwagen, also nach etwa 40 Jahren, abgeschlossen sein.

Aus diesen Fakten erkennt man, dass man die Umstellung länger geplant hatte und in Karlsruhe dann peu à peu umsetzte.

Da die Infrastruktur auf der Albtalbahn ab Ettlingen auch den Einsatz von Vollbahnfahrzeugen zulassen sollte und wegen der gewünschten Flexibilität beim Einsatz der Fahrzeuge wurden überall im Karlsruher Straßen- und Stadtbahnnetz die Bahnsteige mit den Höhen 34, 38 und 55 cm mit einem Abstand von 3,05 m von der Gleismitte errichtet. Um den Spalt zwischen Bahnsteig und einem nur 2,65 m breiten Wagenkasten zu überbrücken, wurden die Türen mit ausfahrbaren Trittstufen ausgestattet.⁸³⁶

⁸²⁹ Vgl. Kramer, Rolf; Ludwig, Dieter; Wallochny, Felix: Der Stadtbahnwagen GT6-80C der Stadt Karlsruhe. Konzeption, Ausführungen und Erfahrungen im Regelbetrieb. Sonderdruck. S. 4. Aus: Der Nahverkehr Nr. 5/1984. Düsseldorf 1984. S. 36–44.

⁸³⁰ Beginn des Planfestellungsverfahrens am 17. Mai 1976, der Baubeginn war im November 1979 und die Inbetriebnahme am 18. Oktober 1980.

⁸³¹ Vgl. Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (Hrsg.): Geyer, Wolfram Christian: Die Karlsruher Lokalbahn. Vom Lobberle zur Stadtbahn – von Spöck nach Durmersheim. Unter Mitarbeit von Bindewald, Klaus; Honervogt, Ulrich u. a. Heidelberg – Ubstadt-Weiher – Basel 2006. S. 68 f.

⁸³² Zitat ebd. S. 68 f.

⁸³³ Vgl. Ludwig, Dieter; Forcher, Peter: Neue Stadtbahnwagen für die Region Karlsruhe. Fahrzeuge der „Kölner Bauart“ im Baukastensystem weiterentwickelt. S. 57. In: Der Nahverkehr Heft 5/89. Düsseldorf 1989. S. 57 – 60.

⁸³⁴ Vgl. 25 Jahre Stadtbahnwagen „Typ Karlsruhe“. S. 47. In: Der Weichenbengel Nr. 3/08. Karlsruhe 2008. S. 46–53.

⁸³⁵ Vgl. ebd. S. 47.

⁸³⁶ Vgl. Kramer, Rolf; Ludwig, Dieter; Wallochny, Felix: Der Stadtbahnwagen GT6-80C der Stadt Karlsruhe. Konzeption, Ausführungen und Erfahrungen im Regelbetrieb. Sonderdruck. S. 4. Aus: Der Nahverkehr Nr. 5/1984. Düsseldorf 1984. S. 36–44.

Der Fahrzeugboden der Stadtbahnwagen ist mit 100 cm⁸³⁷ relativ hoch, sodass beim Einstieg vier Stufen zu bewältigen sind.⁸³⁸ Da in Karlsruhe, anders als zum Beispiel in Stuttgart oder Bonn, der Bau von 100 cm hohen Bahnsteigen aus Gründen des Erscheinungsbildes der Stadt nicht erwünscht und nicht beabsichtigt war, wurde auf den Einbau von einklappbaren Treppenstufen verzichtet. Dadurch ist allerdings ein barrierefreier Zugang in diese Fahrzeuge ausgeschlossen.⁸³⁹

Verglichen mit den vorhandenen Karlsruher Fahrzeugen stieg der Mindestradius der neuen von 15 m auf 23 m an, d. h. die minimalen Kurvenradien mussten von 18 m auf 25 m vergrößert werden. Doch auf der anderen Seite erfordert ein 27 m langes Fahrzeug nicht mehr vier Drehgestelle mit je zwei Achsen, sondern nur noch drei, wodurch die Kosten für Wartung und Instandhaltung gesenkt⁸⁴⁰ und der Fahrkomfort verbessert werden konnten.⁸⁴¹

Die Steuerung der Fahrzeuge war deutlich moderner. Statt der herkömmlichen rein mechanischen oder elektropneumatischen Fahrschalter verfügen die Fahrzeuge über eine stufenlose Regelung der Fahrmotoren, einen sogenannten Gleichstromsteller, auch als Chopper bezeichnet. Da dieser nicht nur das Anfahren elektronisch regelt, sondern auch das Bremsen der elektrischen und der Luftbremse inklusive des Sandens, ergab sich im Betrieb eine erhebliche Vereinfachung der Bedienung der Fahrzeuge für das Fahrpersonal. Dass bei diesen Fahrzeugen abgetrennte Fahrerinnenkabinen eingebaut wurden und diese erstmalig mit einer Klimaanlage ausgestattet wurden, stellte ebenfalls eine Verbesserung der Fahrerarbeitsplätze und somit der Arbeitsbedingungen für das Fahrpersonal dar.⁸⁴² Die elektronische Steuerung der Fahrzeuge ermöglicht außerdem, dass die Fahrzeuge die beim Bremsen mit der elektrischen Bremse erzeugte elektrische Energie nicht in Wärme umwandeln und auf diese Weise abgeben müssen, sondern in die Fahrleitung zurückspeisen können.⁸⁴³ Dadurch ergibt

⁸³⁷ Vgl. Verkehrsbetriebe Karlsruhe: Stadtbahnwagen Karlsruhe. Pressemitteilung anlässlich der Auslieferung des ersten Stadtbahnwagens GT6-80C. Karlsruhe 1983. S. 5.

⁸³⁸ Vgl. ebd. S. 2.

⁸³⁹ Vgl. ebd. S. 2.

⁸⁴⁰ Vgl. Kramer, Rolf; Ludwig, Dieter; Wallochny, Felix: Der Stadtbahnwagen GT6-80C der Stadt Karlsruhe. Konzeption, Ausführungen und Erfahrungen im Regelbetrieb. Sonderdruck. S. 4. Aus: Der Nahverkehr Nr. 5/1984. Düsseldorf 1984. S. 36–44.

⁸⁴¹ Vgl. Verkehrsbetriebe Karlsruhe: Stadtbahnwagen Karlsruhe. Pressemitteilung anlässlich der Auslieferung des ersten Stadtbahnwagens GT6-80/C. Karlsruhe 1983. S. 3 f.

⁸⁴² Vgl. ebd. S. 3 f.

⁸⁴³ Vgl. ebd. S. 4.

sich, abhängig von der Fahrzeugfrequenz auf einer Strecke und wie viele dieser Fahrzeuge ebenfalls Strom in die Oberleitung abgeben, eine Energieersparnis zwischen 10 und 20 %.⁸⁴⁴

Im Gegensatz zu den im Rheinland und Ruhrgebiet in den 1970er und Anfang der 1980er Jahre beschafften B-Wagen, die noch mit den „klassischen“ Falttüren der DUEWAG ausgestattet waren, wurden Doppel-Schiebetüren der Firma Kiekert eingebaut. Es handelt sich dabei um den gleichen Typ Türen, der auch 1975 in den vier für die Strecke Langensteinbach – Ittersbach gekauften Wagen, den sogenannten „Badewannen“, verwendet worden war.⁸⁴⁵

Das erste und das dritte (letzte) Drehgestell der Fahrzeuge ist, wie bei allen Karlsruher Schienenfahrzeugen üblich, angetrieben, bei dem zweiten, dem mittleren, handelt es sich um ein Laufdrehgestell. Die Fahrzeuge der ersten Serie (Nr. 501 bis 520) sind mit zwei Motoren von je 235 kW ausgestattet,⁸⁴⁶ also verglichen mit den Vorgängern (zweimal 150 kW) deutlich stärker. So konnte die Beschleunigung verbessert und die Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h bzw. 70 km/h auf 80 km/h⁸⁴⁷ erhöht werden.

Der Komfort der Fahrzeuge wurde ebenfalls ganz erheblich gesteigert. Im Gegensatz zu den Vorgängern, die auf Stahlfedern rollen, wurden die neuen Stadtbahnwagen mit einer höchst effektiven Luftfederung ausgestattet.⁸⁴⁸ Auch die Tatsache, dass alle Sitzplätze gepolstert sind,⁸⁴⁹ stellte eine deutliche Komfortverbesserung zu den bisherigen Baureihen dar, die entweder nur Holzsitze oder ungepolsterte Kunstledersitze aufwiesen.⁸⁵⁰

Die Kapazität der Stadtbahnwagen ist, bei der gleichen Länge wie der eines achtachsigen Straßenbahnwagens von rund 27 m, aufgrund der größeren Breite etwa 25 % größer. Die

⁸⁴⁴ Abschätzung Peter Forcher.

⁸⁴⁵ Vgl. Kramer, Rolf; Ludwig, Dieter; Wallochny, Felix: Der Stadtbahnwagen GT6-80C der Stadt Karlsruhe. Konzeption, Ausführungen und Erfahrungen im Regelbetrieb. Sonderdruck. S. 4. Aus: Der Nahverkehr Nr. 5/1984. Düsseldorf 1984. S. 36–44.

⁸⁴⁶ Vgl. Burmeister, Jürgen: Die Albtalbahn. Zukunftsweisender Nahverkehr im Raum Karlsruhe – entstanden aus einer abgewirtschafteten Meterspurbahn. S. 34. In: Eisenbahnmagazin. Heft 4/90. Düsseldorf 1990. S. 32–39.

⁸⁴⁷ Vgl. Kramer, Rolf; Ludwig, Dieter; Wallochny, Felix: Der Stadtbahnwagen GT6-80C der Stadt Karlsruhe. Konzeption, Ausführungen und Erfahrungen im Regelbetrieb. Sonderdruck S. 3. Aus: Der Nahverkehr Nr. 5/1984. Düsseldorf 1984. S. 36–44.

⁸⁴⁸ Vgl. Verkehrsbetriebe Karlsruhe: Stadtbahnwagen Karlsruhe. Pressemitteilung anlässlich der Auslieferung des ersten Stadtbahnwagens GT6-80/C. Karlsruhe 1983. S. 1. Archiv Strähle.

⁸⁴⁹ Vgl. Kramer, Rolf; Ludwig, Dieter; Wallochny, Felix: Der Stadtbahnwagen GT6-80C der Stadt Karlsruhe. Konzeption, Ausführungen und Erfahrungen im Regelbetrieb. Sonderdruck. S. 6. Aus: Der Nahverkehr Nr. 5/1984. Düsseldorf 1984. S. 36–44.

⁸⁵⁰ Vgl. Verkehrsbetriebe Karlsruhe: Stadtbahnwagen Karlsruhe. Pressemitteilung anlässlich der Auslieferung des ersten Stadtbahnwagens GT6-80/C. Karlsruhe 1983. S. 1 f. Archiv Strähle.

Fahrzeuge verfügten bei Auslieferung über 100 Sitz- und 85 Stehplätze,⁸⁵¹ seit einem Umbau zugunsten einer Mehrzweckfläche für Fahrräder sind es 97 Sitz- und 91 Stehplätze.



Abbildung 25: Wagen 512 (Typ GT6-80C) in Blankenloch⁸⁵²

Die Fahrzeuge der ersten Serie des Typs GT6-80C – Achsfolge B'2'B' – wurden, wie auch die direktgesteuerten Straßenbahnen der VBK oder die vier für die Strecke Langensteinbach – Ittersbach beschafften EP-Fahrzeuge, die sogenannten „Badewannen“, in Berlin von der Waggon-Union (früher DWM) gebaut. Die Elektrik und Elektronik stammte von BBC.⁸⁵³ Dass die Waggon-Union den Auftrag zum Bau der Fahrzeuge bekommen hatte, lag nicht daran, dass eine – heute übliche – Ausschreibung stattgefunden hätte, sondern es gab damals verbilligte ERP-Kredite⁸⁵⁴ zur Finanzierung hochwertiger Investitionsgüter, die in West-

⁸⁵¹ Vgl. ebd. S. 5.

⁸⁵² Archiv AVG.

⁸⁵³ Vgl. Kramer, Rolf; Ludwig, Dieter; Wallochny, Felix: Der Stadtbahnwagen GT6-80C der Stadt Karlsruhe. Konzeption, Ausführungen und Erfahrungen im Regelbetrieb. Sonderdruck. S. 5 f. Aus: Der Nahverkehr Nr. 5/1984. Düsseldorf 1984. S. 36–44.

⁸⁵⁴ Bei den Krediten aus ERP-Mitteln, die bis heute von der bundeseigenen KfW, der Kreditanstalt für Wiederaufbau, vergeben werden handelt es sich um Mittel, die ursprünglich nach dem II. Weltkrieg unter dem Begriff Marshall-Plan von den USA an die europäischen Staaten gegeben worden waren.

Berlin hergestellt worden waren.⁸⁵⁵ Und da die VBK und die AVG auch Anfang der 1980er Jahre sparsam wirtschafteten, wurden diese Zuschüsse genutzt, um die Investitionen in neue Fahrzeuge realisieren zu können.⁸⁵⁶

Die Freude über diese Fahrzeuge hielt sich jedoch bald in Grenzen. 1983 und 1984 waren die Fahrzeuge ausgeliefert worden, und noch in der Garantiezeit wiesen die Fahrzeuge erhebliche Korrosionsschäden auf.⁸⁵⁷ Auch in den Folgejahren wurden die Probleme nicht geringer, ganz im Gegenteil, die Fahrzeuge rosteten weiter, sodass die VBK in den 1990er Jahren eine Sonderabschreibung durchführen mussten, um so die Abschreibungsdauer insgesamt von 25 auf 20 Jahre zu verkürzen.⁸⁵⁸ Zwar sind die Fahrzeuge bis heute im Einsatz, jedoch müssen nach wie vor regelmäßig Korrosionsschäden relativ aufwendig beseitigt werden.

Die zweite Serie GT6-80C (Wagen Nr. 521 bis 540) wurde 1986 deswegen nicht mehr bei der Waggon-Union, sondern bei der DUEWAG bestellt, wieder mit der elektrischen Ausstattung von BBC. Eine Verbesserung stellte die Verstärkung der Motorisierung von zwei mal 235 kW auf zwei Mal 280 kW dar.⁸⁵⁹ Außerdem wurden anstelle der rotierenden Umformer der ersten Serie⁸⁶⁰ statische Umformer eingebaut, die sich als wesentlich weniger anfällig und somit wartungsfreundlicher erwiesen.⁸⁶¹

Darüber hinaus wurden die in der ersten Serie eingebauten Schiebetüren der Firma Kiekert ab der zweiten Serie nicht mehr verwendet, sondern durch Schwenk-Drehtüren ersetzt, die sich in der Praxis als erheblich weniger anfällig erwiesen, somit auch weniger Wartungsaufwand verursachten und darüber hinaus im Betrieb wesentlich geräuscharmer waren.

Durch den Wechsel des Herstellers erhielt man die Berlin-Förderung jedoch nicht mehr, da die Firma DUEWAG in Düsseldorf und Krefeld, und nicht in Berlin produzierte.

⁸⁵⁵ Vgl. z. B. Deutsche Bank Berlin AG: Merkblatt (Stand November 1979). Auftragsfinanzierung Berlin. Berlin 1979. VBK-Registatur. Aktenzeichen 167/5. Aufbau-Kredite Band III. ERP-Mittel 1977 ff.

⁸⁵⁶ Vgl. Stadtwerke Karlsruhe – Verkehrsbetriebe –: Beschluß. An die Stadt Karlsruhe. – Stadtkämmerei – . ERP-Kredit; hier: Beschaffung von 10 Stadtbahnwagen. Karlsruhe, 27. Oktober 1980. VBK-Registatur. Aktenzeichen 167/5. Aufbau-Kredite Band III. ERP-Mittel 1977 ff.

⁸⁵⁷ Vgl. Lebensakten der Fahrzeuge Nr. 501 bis 520. Karlsruhe, VBK Betriebshof West.

⁸⁵⁸ Interview Carsten Strähle am 24. Juni 2012.

⁸⁵⁹ Vgl. www.avg.info/oepnv/schienenfahrzeuge/gt8-80c.html. Zugriff 09. Juni 2011.

⁸⁶⁰ Vgl. Kramer, Rolf; Ludwig, Dieter; Wallochny, Felix: Der Stadtbahnwagen GT6-80C der Stadt Karlsruhe. Konzeption, Ausführungen und Erfahrungen im Regelbetrieb. Sonderdruck. S. 8. Aus: Der Nahverkehr Nr. 5/1984. Düsseldorf 1984. S. 36–44.

⁸⁶¹ Interview mit Peter Forcher 2004.

Auch die neuen Stadtbahnwagen erwiesen sich bald als zu klein.⁸⁶² Daher wurden 1989 als nächste Serie zehn Fahrzeuge beschafft, die über ein 10 m langes Mittelteil verfügten. Mit diesen achtsichtigen Fahrzeugen des Typs GT8-80C – Achsfolge B'2'2'B' – wurde somit der ursprüngliche Grundentwurf des B-Wagens erweitert.⁸⁶³ Als Marketingeffekt wurden diese Mittelteile als Komfort- bzw. Panorama-Abteile ausgeführt. Durch die ins Dach gezogenen Fenster sollten die Fahrgäste die schöne Landschaft im Alb tal besser betrachten können.⁸⁶⁴ Außerdem sind die Mittelteile mit nur drei Sitzplätzen pro Reihe und einer Klimaanlage ausgestattet.⁸⁶⁵ Hersteller war erneut das Konsortium DUEWAG/BBC bzw. DUEWAG/ABB.⁸⁶⁶

Peter Forcher, der langjährige Leiter der Fahrzeugwerkstätten der VBK, erzählt über die Auslieferung dieser Panorama-Wagen. Zu Ludwigs 50. Geburtstag wurde das erste Fahrzeug nach Ettlingen in die Mehrzweckhalle gebracht, und quasi als Geburtstagsgeschenk konnte Ludwig mit dem Wagen von Ettlingen nach Ittersbach auf Jungfernfahrt gehen.⁸⁶⁷

Die Stadtbahnwagen sind mit Scharfenbergkupplungen vorne und hinten ausgestattet. Sie sind jeweils mit den gleichen Typ (GT6-80C und GT8-80C) als auch mit dem längeren bzw. kürzeren (GT6-80C und GT8-80C) kuppelbar. Werden nun zwei achtsichtige Fahrzeuge zusammengekuppelt, ergibt sich eine Gesamtlänge des Zuges von 75 m, die größte Länge, die die BOStrab für Straßenbahnzüge zulässt. Technisch sind allerdings auch Zugverbände aus drei oder vier Fahrzeugen möglich, zugelassen für den Betrieb mit Passagieren auf den Eisenbahnstrecken sind jedoch in der Regel Züge mit maximal drei Fahrzeugen, nur in Ausnahmefällen oder ohne Fahrgäste können längere Züge gebildet werden.⁸⁶⁸

⁸⁶² Vgl. Ludwig, Dieter; Forcher, Peter: Neue Stadtbahnwagen für die Region Karlsruhe. Fahrzeuge der „Kölner Bauart“ im Baukastensystem weiterentwickelt. S. 59. In: Der Nahverkehr Heft 5/89. Düsseldorf 1989. S. 57–60.

⁸⁶³ Vgl. ebd. S. 57.

⁸⁶⁴ Vgl. www.avg.info/oepnv/schienenfahrzeuge/gt8-80c-panorama.html. Zugriff 09.06.2011.

⁸⁶⁵ Vgl. 25 Jahre Stadtbahnwagen „Typ Karlsruhe“. S. 51. In: Der Weichenbengel Nr. 3/08. Karlsruhe 2008. S. 46–53.

⁸⁶⁶ Der vollständige Name der Firma BBC lautete Brown Boveri & Cie. Das Mannheimer Werk stellte seit der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts elektrische Ausstattungen für Schienenfahrzeuge her. Im Jahr 1988 schloss sich BBC mit dem schwedischen Konzern Asea zu ABB (Asea-Brown Boveri) zusammen, ab 1990 hieß die Bahnsparte ABB-Henschel, ab 1996 gehörte das Mannheimer Werk zu Daimler-Benz und arbeitete unter dem Namen ADtranz, seit 2001 ist der kanadische Konzern Bombardier Inhaber und Namensgeber auch des Mannheimer Werks.

Vgl. <http://www.werkbahn.de/eisenbahn/lokbau/bbc.htm>. Zugriff 03. Dezember 2010.

⁸⁶⁷ Interview mit Peter Forcher, 28. Dezember 2010 und 07. Januar 2011.

⁸⁶⁸ Vgl. Verkehrsbetriebe Karlsruhe: Stadtbahnwagen Karlsruhe. Pressemitteilung anlässlich der Auslieferung des ersten Stadtbahnwagens GT6-80/C. Karlsruhe 1983. S. 4. Archiv Strähle.



Abbildung 26: Ein Zugverband aus zwei GT8-80C, je einem Fünftürer und einem Panoramawagen zwischen den Haltestellen Poststraße und Karlsruhe Hbf Bahnhofsvorplatz⁸⁶⁹

1991 wurde erneut eine Serie von zehn Fahrzeugen beim Konsortium DUEWAG/ABB bestellt, auch diese wieder als Achtachser. Jedoch sind die Mittelteile in dieser Serie keine Panoramamittelteile, sondern mit „normalen“ Fenstern und ohne Klimaanlage sowie für einen beschleunigten Fahrgastwechsel mit einer fünften Tür ausgestattet.

Die Kapazität der achtachsigen Panoramawagen beträgt 117 Sitzplätze, die Fünftürer weisen 119 Sitzplätze auf. Hinzu kommen nach der Berechnungsformel „vier Fahrgäste pro Quadratmeter“ noch rund 130 Stehplätze.

Auch die GT8-80C sind wie die von DUEWAG/BBC hergestellten GT6-80C mit zwei Motoren mit je 280 kW Leistung motorisiert und erreichen eine Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h.⁸⁷⁰

Da die Fahrgastzahlen weiter stiegen, wurden in den 1990er Jahren dann auch die 20 von der DUEWAG 1986 gebauten Stadtbahnwagen des Typs GT6-80C mit zusätzlichen Mittelteilen nachgerüstet und zu Achtachsern mit fünf Türen ausgebaut.⁸⁷¹ Somit verfügten VBK und

⁸⁶⁹ Archiv VBK.

⁸⁷⁰ Vgl. www.avg.info/oepnv/schienenfahrzeuge/gt8-80c.html. Zugriff 09.06.2011.

⁸⁷¹ Vgl. 25 Jahre Stadtbahnwagen „Typ Karlsruhe“. S. 51. In: Der Weichenbengel Nr. 3/08. Karlsruhe 2008. S. 46–53.

AVG zur Jahrtausendwende zusammen über insgesamt 60 Gleichstrom-Stadtbahnwagen, 20 GT6-80C und 40 GT8-80C.

Zum Einsatz kamen und kommen diese Gleichstromfahrzeuge auf den beiden Stadtbahnlinien S1/S11 und S2, deren Strecken durchgehend mit 750V Gleichstrom elektrifiziert sind.

Die Stadtbahnwagen sind nach der EBO als Eisenbahnfahrzeuge und nach der BOStrab als Straßenbahnen zugelassen.⁸⁷² Dies ist notwendig, da die S1/S11 im Albtal und auf der Hardtbahn nach der EBO-FVNE fährt, während in der Stadt und auch auf der S2 jedoch die BOStrab gilt.

Ein Unterschied zwischen Eisenbahn und Straßenbahn ist, dass ein Eisenbahntriebwagen im Gegensatz zu einer Straßenbahn über eine Pfeife verfügen muss⁸⁷³ – Straßenbahnen müssen bzw. dürfen als Warnzeichen nur klingeln. Der Schweiz-Liebhaber Dieter Ludwig ließ Pfeifen in die Wagen einbauen, die denen der Rhätischen Bahn im Kanton Graubünden entsprechen,⁸⁷⁴ was ein spezielles Zulassungsverfahren erforderte, da die Schweiz nicht Mitglied der EU ist.⁸⁷⁵

Aus heutiger Sicht war die Bestellung der ersten Stadtbahnwagen mehr als die bloße Beschaffung einiger Ersatzfahrzeuge. Die höhere Maximalgeschwindigkeit, die Choppersteuerung, der Komfortzuwachs für Fahrgäste und Fahrpersonal und vor allem der Umstieg auf die Fahrzeugbreite von 2,65 m stellte einen Quantensprung dar. Letztendlich wurde ein Generationswechsel von ähnlicher Bedeutung wie beim Umstieg vom Zweiachser zum Gelenktriebwagen vollzogen.

3.7.2 Die Straßenbahnwagen der 1990er Jahre und des ersten Jahrzehnts des neuen Jahrtausends – Die Niederflurstraßenbahnen

Warum, so wurde oft gefragt, wurden anstelle der Stadtbahnwagen keine Niederflurwagen beschafft?

Dies lässt sich relativ einfach beantworten: 1983 gab es noch keine Niederflurfahrzeuge. Zwar hatte es in Deutschland Versuche, Niederflurwagen zu bauen, bereits in den 1920er Jahren gegeben, man musste sie jedoch aufgeben, als die BOStrab ab 1955 die Einführung von

⁸⁷² Vgl. Kramer, Rolf; Ludwig, Dieter; Wallochny, Felix: Der Stadtbahnwagen GT6-80C der Stadt Karlsruhe. Konzeption, Ausführungen und Erfahrungen im Regelbetrieb. Sonderdruck. S. 4. Aus: Der Nahverkehr Nr. 5/1984. Düsseldorf 1984. S. 36–44.

⁸⁷³ Vgl. ebd. S. 4.

⁸⁷⁴ Handelsblatt: Krummheuer, Eberhard: Immer vorneweg. Düsseldorf 25. März 2004.

⁸⁷⁵ Interview Carsten Strähle am 24. Juni 2012.

zusätzlichen Schienenbremsen vorschrieb. Auch die Größe der Motoren stellte ein Problem dar.⁸⁷⁶

Denn für den Bau von modernen Niederflurstraßenbahnfahrzeugen benötigt man relativ kleine und trotzdem starke Motoren. Herkömmliche Gleichstrommotoren erwiesen sich dafür als ungeeignet. Erst als es möglich wurde, Asynchron-Drehstrommotoren herzustellen,⁸⁷⁷ die über Thyristoren gesteuert werden, konnte man ausreichend starke und kleine Motoren bauen, die in Niederflurfahrzeugen verwendbar waren. Die ersten in Serie gebauten Schienenfahrzeug der Welt, deren Antriebe auf diese Art und Weise konstruiert waren und funktionierten, waren die Lokomotiven der Baureihe 120 der damaligen Deutschen Bundesbahn, deren erste Serie (BR 120.1) 1984 bestellt und ab 1987 ausgeliefert wurde.⁸⁷⁸

Zwei Jahre später wurden die ersten modernen Niederflurwagen für deutsche Verkehrsbetriebe von MAN für die Bremer Straßenbahn AG (BSAG) hergestellt.⁸⁷⁹

1995 bestellten dann die VBK erstmalig eine Serie von 20 Niederflurstraßenbahnen. Hersteller war erneut das Konsortium DUEWAG/BBC, das inzwischen allerdings unter dem Namen DUEWAG/ABB Henschel AG firmierte. Wie die Stadtbahnwagen sind auch die Niederflurwagen als Einrichtungsfahrzeuge beschafft worden, aber auch mit einem vollwertigen Fahrschalter, ohne Fahrerkabine, im Heck für größere Flexibilität und einfacheres Rangieren.⁸⁸⁰

Die sechssachsigen Niederflurwagen des Typs GT6-70D/N sind mit 2,65 m Breite und 30 m Länge sogar noch etwas größer als die vergleichbaren Stadtbahnwagen des Typs GT6-80C. Mit 90 Sitz- und 85 Stehplätzen bieten sie bis zu 175 Fahrgästen Platz. Das mittlere Drehgestell ist eine Art Laufwagen und nicht angetrieben. Die ersten beiden und die letzten beiden Achsen sind mit je einem Asynchron-Drehstrommotor von jeweils 125 kW angetrieben (Achsfolge Bo' 2 Bo'), womit die Fahrzeuge eine Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h erreichen können. Der aus der Fahrleitung entnommene Gleichstrom wird für den Betrieb der Motoren in Drehstrom umgewandelt. Auch die Niederflurstraßenbahnen können

⁸⁷⁶ Vgl. Wapedia – wiki: Niederflurtechnik. Unter: <http://wapedia.mobi/de/Niederflurtechnik>. Zugriff 22. November 2010.

⁸⁷⁷ Vgl. Bombardier Transportation. 2-System Stadtbahnwagen. Karlsruhe, Deutschland. Prospekt. Wien 2006. In Archiv Allgeier Aktenzeichen K-7.

⁸⁷⁸ Vgl. <http://www.78er.de/BIM/BIM08091/0892/0892.html>. Zugriff 22. November 2010.

⁸⁷⁹ Vgl. Wapedia – wiki: Niederflurtechnik. Unter: <http://wapedia.mobi/de/Niederflurtechnik>. Zugriff 22. November 2010.

⁸⁸⁰ Vgl. DUEWAG Aktiengesellschaft. Mitglied der Siemens Schienenfahrzeug Gruppe: Niederflur-Stadtbahnwagen GT 6-70 D/N Karlsruhe. Sechssachsiger Niederflur-Gelenktriebwagen für Einrichtungsverkehr mit Drehstromtechnik. Prospekt. Düsseldorf 1995.

den beim Bremsen erzeugten Strom ins Stromnetz der Fahrzeuleitung zurückspeisen, der beim Bremsen entstehende Drehstrom wird dazu wieder in Gleichstrom umgewandelt.⁸⁸¹

Doch nicht nur hinsichtlich der Motoren stellte das Fahrzeug eine weitere Verbesserung gegenüber den Stadtbahnwagen dar, sondern auch was die sonstige Technik und Ausstattung betrifft. Die bei den Stadtbahnwagen relativ anfällige analoge elektronische Leistungssteuerung wurde durch Digitaltechnik ersetzt. Außerdem sind die Fahrzeuge mit einem digitalen Diagnosesystem ausgestattet. In Pkws heutzutage selbstverständliche Ausstattungsmerkmale wie beheizbare Front- und Heckscheiben kommen ebenfalls hinzu. Eine Klimatisierung des Fahrgastraums fehlt, wie bei den Stadtbahnwagen ist lediglich die Fahrerkabine mit Klimaanlage ausgestattet.



Abbildung 27: Niederflurwagen Nr. 231 vor dem Karlsruher Hauptbahnhof⁸⁸²

Für die Fahrgäste das sichtbarste und auch das angenehmste Ausstattungsmerkmal ist das Einstiegsniveau des Fahrzeugs von 340 mm, was an den mit dementsprechenden Bahnsteigen ausgestalteten Haltestellen ein niveaugleiches eintreten bzw. einrollen⁸⁸³ in die Straßenbahn

⁸⁸¹ Vgl. ebd.

⁸⁸² Archiv VBK.

⁸⁸³ Zitat VBK – Verkehrsbetriebe Karlsruhe GmbH (Hrsg.): Betriebswirtschaft und Öffentlichkeitsarbeit der VBK – Verkehrsbetriebe Karlsruhe GmbH (Redaktion): Geschäftsbericht 2006 der VBK – Verkehrsbetriebe Karlsruhe GmbH. Mobilität verbindet. Karlsruhe 2007. S. 31.

ermöglicht. Rund 70 % des Fahrzeuginnenraums befinden sich auf diesem Niveau, lediglich zu den Plätzen oberhalb der Antriebsdrehgestelle muss man eine Stufe überwinden.⁸⁸⁴

In den Folgejahren beschafften die VBK weitere 25 sechssachsige sowie 25 achtsachsige Niederflurwagen zum Preis von 2,2 bzw. 2,4 Millionen € pro Stück.⁸⁸⁵ Wie auch bei den Stadtbahnwagen sind die Achtsachser durch ein zusätzliches Mittelteil 10 m länger und verfügen über fünf Türen. Das Fassungsvermögen dieser Fahrzeuge beträgt 124 Sitz- und 121 Stehplätze.

Die sechs- und achtsachsigen Niederflurwagen können technisch sowohl untereinander, d. h. zwei oder mehrere Sechs- oder Achtsachser, als auch gemischt, d. h. Sechs- und Achtsachser, gekuppelt werden. Mit den Stadtbahnwagen ist ein Kuppeln nicht möglich, obwohl beide Fahrzeuggattungen mit Scharfenbergkupplungen ausgestattet sind. Denn als Folge des niedrigeren Fahrzeugbodens liegen bei den Niederflurstraßenbahnen auch die Kupplungen niedriger als bei den Stadtbahnwagen.

Wegen der Beschränkung durch die BOStrab, die Straßenbahnzüge von maximal 75 m zulässt, dürfen maximal ein Sechs- und ein Achtsachser zu einem Zugverband zusammengekuppelt werden. Bei einer Länge von dann 70 m können mit einem solchen Zugverband theoretisch bis zu 400 Personen auf einmal transportiert werden.

Die VBK setzen derartige Straßenbahnzüge zum Beispiel beim Abtransport der Besucher des alljährlichen „Festes“ in der Günther-Klotz-Anlage, aber auch bei ausverkauften Spielen des Karlsruher Sport Clubs ein.

Im Linienbetrieb fahren aus zwei Niederflurwagen bestehende Zugverbände auf der Stadtbahnlinie S2 zwischen Rheinstetten und Stutensee sowie auf der Straßenbahnlinie 1 von Durlach nach Oberreit und zurück.

⁸⁸⁴ Vgl. DUEWAG Aktiengesellschaft. Mitglied der Siemens Schienenfahrzeug Gruppe: Niederflur-Stadtbahnwagen GT 6-70 D/N Karlsruhe. Sechssachsiger Niederflur-Gelenktriebwagen für Einrichtungsverkehr mit Drehstromtechnik. Prospekt. Düsseldorf 1995. In Archiv Allgeier Aktenzeichen K-7.

⁸⁸⁵ Vgl. VBK – Verkehrsbetriebe Karlsruhe GmbH (Hrsg.): Stabsstelle Marketing/Öffentlichkeitsarbeit und Abteilung Betriebswirtschaft der VBK – Verkehrsbetriebe Karlsruhe GmbH (Redaktion): Geschäftsbericht 2002 der VBK – Verkehrsbetriebe Karlsruhe GmbH. Mobilität verbindet. Karlsruhe 2003. S. 22.

Und vgl. VBK – Verkehrsbetriebe Karlsruhe GmbH (Hrsg.): Stabsstelle Marketing/Öffentlichkeitsarbeit und Abteilung Betriebswirtschaft der VBK – Verkehrsbetriebe Karlsruhe GmbH (Redaktion): Geschäftsbericht 2005 der VBK – Verkehrsbetriebe Karlsruhe GmbH. Mobilität verbindet. Karlsruhe 2006. S. 34.

Zwar sind die Niederflurwagen auch als Eisenbahnfahrzeuge nach der EBO zugelassen,⁸⁸⁶ werden aus Komfortgründen jedoch nicht im Albtal und auf der Hardt eingesetzt. Deswegen sind bei den meisten Fahrzeugen die für den Eisenbahnverkehr notwendigen Pfeifen deaktiviert.

3.8 Die Stadtbahnlinien S31/S32 Bruchsal – Menzingen/Odenheim: Die Kraichtal- und die Katzbachtalbahn

Etwa seit der Gründung des Deutschen Reichs 1871 und dem damit verbundenen Wirtschaftsaufschwung wurden auch im Kraichgau die Stimmen lauter, die einen Anschluss des Kraichtals und des Katzbachtals an das Eisenbahnnetz forderten. Gedämpft wurden die Hoffnungen zunächst durch die Inbetriebnahme der Kraichgaubahn Karlsruhe – Bretten – Eppingen im Jahr 1879, die den Bau weiterer mehr oder weniger paralleler Strecken zunächst unwahrscheinlich werden ließ.⁸⁸⁷

1888 intensivierten die Stadt Bruchsal und die Gemeinden im Kraichtal und im Katzbachtal ihre Bemühungen zum Bau einer Bahn, die Bruchsal mit den beiden Tälern verbinden sollte.⁸⁸⁸ Das Konzept sah eine schmalspurige Eisenbahn vor, die sich in Ubstadt in zwei Äste aufteilen sollte.⁸⁸⁹

1894 schließlich wurde die Konzession denselben Berliner Unternehmen wie auch einige Jahre später beim Bau der Albtalbahn erteilt, und zwar einem Konsortium bestehend aus der Berliner Handelsgesellschaft Robert Warschauer & Co. und Schaffhausen'scher Bankverein.⁸⁹⁰ Mit Bau und Betrieb wurde die Firma Lenz & Co. beauftragt.⁸⁹¹

1895 wurde mit dem Bau der Eisenbahn begonnen,⁸⁹² allerdings, wie 1893 entgegen den ursprünglichen Planungen beschlossen worden war, mit Regelspur von 1.435 mm.⁸⁹³

⁸⁸⁶ Vgl. DUEWAG Aktiengesellschaft. Mitglied der Siemens Schienenfahrzeug Gruppe: Niederflur-Stadtbahnwagen GT 6-70 D/N Karlsruhe. Sechssachsiger Niederflur-Gelenktriebwagen für Einrichtungsverkehr mit Drehstromtechnik. Prospekt. Düsseldorf 1995. In Archiv Allgeier Aktenzeichen K-7.

⁸⁸⁷ Vgl. <http://de.wikipedia.org/wiki/Kraichtalbahn> vom 13. März 2011.

⁸⁸⁸ Vgl. ebd.

⁸⁸⁹ Vgl. ebd.

⁸⁹⁰ Vgl. Riechers, Daniel: Von der Nebenbahn zur Stadtbahn. 100 Jahre Bahn von Bruchsal nach Menzingen und Odenheim. Ubstadt-Weiher 1996. S. 17.

⁸⁹¹ Vgl. ebd. S. 17.

⁸⁹² Vgl. ebd. S. 17.

⁸⁹³ Vgl. ebd. S. 13.

Da aufgrund der unproblematischen topografischen Verhältnisse kaum Kunstbauten errichtet werden mussten,⁸⁹⁴ konnte der Bahnkörper relativ einfach ausgeführt und die Strecke bereits nach 30 Wochen Bauzeit im März 1896 in Betrieb genommen werden.⁸⁹⁵

Der Betrieb wurde von der Westdeutschen Eisenbahngesellschaft (WeEG) übernommen, die die Firma Lenz 1895 als Tochtergesellschaft gegründet hatte.⁸⁹⁶ Im Jahr 1898 übertrug die WeEG ihre Bahnen im südwestdeutschen Raum auf ihre neu gegründete Tochter Badische Lokal Eisenbahn Aktiengesellschaft AG (B.L.E.A.G.).⁸⁹⁷

Die neue, zunächst als BMO-Bahn (**B**ruchsal – **M**enzingen/**O**denheim) bezeichnete⁸⁹⁸ Bahn war anfangs so erfolgreich,⁸⁹⁹ dass der nördliche Streckenast 1900 von Odenheim bis Hilsbach verlängert wurde.⁹⁰⁰ Seitdem wurde die gesamte Bahn als BHM-Bahn (**B**ruchsal – **H**ilsbach/**M**enzingen) bezeichnet.⁹⁰¹

Nach dem Konkurs der B.L.E.A.G. im Jahr 1931 wurde die BHM-Bahn, wie auch die Albtalbahn und der Großteil der weiteren Bahnen der B.L.E.A.G., von der DEBG übernommen.⁹⁰²

Da sowohl Geld als auch ab Ende der 30er Jahre des 20. Jahrhunderts Rohstoffe für eine grundlegende Renovierung des Bahnkörpers und des Oberbaus fehlte,⁹⁰³ änderte sich durch den Eigentumsübergang an den technischen Mängeln nichts.

Erst als nach dem II. Weltkrieg auch noch wenn auch verhältnismäßig geringe Kriegsschäden beseitigt werden mussten, wurde Anfang der 1950er Jahre die Strecke repariert und auch

⁸⁹⁴ Vgl. ebd. S. 17.

⁸⁹⁵ Vgl. ebd. S. 17.

Riechers bemerkt jedoch, dass diese „extreme Einfachheit“ des Bahnkörpers sich „später bitter rächen“ sollte.

Vgl. und Zitat ebd. S. 17.

⁸⁹⁶ Vgl. ebd. S. 18.

⁸⁹⁷ Vgl. <http://de.wikipedia.org/wiki/Kraichtalbahnhof> vom 13. März 2011.

⁸⁹⁸ Vgl. Riechers, Daniel: Von der Nebenbahn zur Stadtbahn. 100 Jahre Bahn von Bruchsal nach Menzingen und Odenheim. Ubstadt-Weiher 1996. S. 16.

⁸⁹⁹ Vgl. ebd. S. 19.

⁹⁰⁰ Vgl. <http://de.wikipedia.org/wiki/Katzbachbahnhof>. Zugriff 13. März 2011.

⁹⁰¹ „Bruchsal – Hilsbach/Menzingen“.

Vgl. Riechers, Daniel: Von der Nebenbahn zur Stadtbahn. 100 Jahre Bahn von Bruchsal nach Menzingen und Odenheim. Ubstadt-Weiher 1996. S. 16.

⁹⁰² Vgl. <http://de.wikipedia.org/wiki/Kraichtalbahnhof> vom 13. März 2011.

Die Albtalbahn gehörte also von Anfang ihres Bestehens an bis 1957 stets zum gleichen Konzern wie die Kraichtal- und die Katzbachtalbahnhof.

⁹⁰³ Vgl. Riechers, Daniel: Von der Nebenbahn zur Stadtbahn. 100 Jahre Bahn von Bruchsal nach Menzingen und Odenheim. Ubstadt-Weiher 1996. S. 32.

einige neue Fahrzeuge angeschafft.⁹⁰⁴ Mit den neuen Dieseltriebwagen konnten auch Güterwagen gezogen werden, manchmal geschah dieses außerhalb der Hauptverkehrszeiten,⁹⁰⁵ manchmal sogar gleichzeitig mit Fahrgästen im Innenraum. Diese Art von Mischbetrieb – Personenwagen und Güterwagen gleichzeitig in einem Zug zu bewegen, war lange Zeit typisch für die NE-Bahnen.⁹⁰⁶

In den Verhandlungen zwischen den Gebietskörperschaften, dem Land Baden-Württemberg und der DEBG über eine Übernahme der Albtalbahn hatte die DEBG ja bereits darauf hingewiesen, dass man für den Fall der Herauslösung der Albtalbahn aus dem Verbund der südwestdeutschen NE-Bahnen der DEBG zukünftig höhere Zuschüsse des Landes für die anderen Bahnen in Baden-Württemberg benötige.⁹⁰⁷ Das Land hatte das abgelehnt und die Meinung vertreten, dass die DEBG den Kaufpreis für die Albtalbahn in Höhe von 2.500.000 DM für die anderen Bahnen mit einrechnen solle.⁹⁰⁸ Im Gegenteil beantragte die DEBG am 7. Juli 1958 jedoch die Stilllegung aller ihr verbliebenen Strecken in Süddeutschland,⁹⁰⁹ wozu auch die BHM-Bahn gehörte.

Das Land Baden-Württemberg verweigerte zunächst die Genehmigung,⁹¹⁰ stimmte aber im Oktober 1960 dann doch der Stilllegung des Streckenabschnitts Tiefenbach – Hilsbach zu.⁹¹¹

Doch mittelfristig blieb dem Land Baden-Württemberg nichts mehr anderes übrig, als sich erneut für die DEBG-Strecken im Land zu engagieren. Am 10. Dezember 1962 wurde die

⁹⁰⁴ Vgl. ebd. S. 35.

⁹⁰⁵ Vgl. ebd. S. 35.

⁹⁰⁶ Und wird von vielen Eisenbahnfans bis heute als „Nebenbahnromantik“ bezeichnet.

⁹⁰⁷ Vgl. Protokoll der Sitzung vom 12. Oktober 1953 im Haus Solms in Karlsruhe. Stadtarchiv Karlsruhe. „Albtalbahn“. 1/H-Reg 4132. S. 8 f.

⁹⁰⁸ Vgl. Aktenvermerk über die Besprechung im Innenministerium Baden Württemberg, Stuttgart, am 16. Juni 1955 über die Albtalbahn. S. 3. Stadtarchiv Karlsruhe. 1/H-Reg. Abteilung A Nr. 529. Stadt Karlsruhe: 8 wirtschaftliche Unternehmen, 83 Kleinbahnen, 831 Albtalbahn. Erwerb durch die Stadt Karlsruhe.

⁹⁰⁹ Vgl. <http://de.wikipedia.org/wiki/Kraichtalbahn> vom 13. März 2011.

⁹¹⁰ Vgl. ebd.

⁹¹¹ Vgl. <http://de.wikipedia.org/wiki/Katzbachbahn> vom 13. März 2011.

SWEG⁹¹² gegründet, die die bei der DEBG verbliebenen baden-württembergischen Strecken zum 1. Mai 1963 übernahm, inklusive der Fahrzeuge und des Personals.⁹¹³

Die SWEG nahm einige technisch unverzichtbare Verbesserungen an der Streckeninfrastruktur vor, insbesondere am Oberbau sowie an einigen Fahrzeugen;⁹¹⁴ ansonsten änderte sich zunächst einmal für etliche Jahre lang nichts Wesentliches.⁹¹⁵

Die nächste wesentliche Aktion war ein Rückschritt für den ÖPNV. Am 31. Januar 1975 musste aus Rationalisierungsgründen der Streckenabschnitt Odenheim Ost – Tiefenbach stillgelegt werden.⁹¹⁶

1981 beschaffte die SWEG für die Strecken zwei Trieb- sowie einige Bei- und Steuerwagen des neuen Typs NE 81.⁹¹⁷ Diese Triebwagen waren von der Herstellerfirma Waggon-Union speziell auf die Bedürfnisse der NE-Bahnen ausgerichtet und entwickelt worden⁹¹⁸ Sie können bei Bedarf Güterwagen bis zu einem Gesamtgewicht von 400 t ziehen.⁹¹⁹ Dafür ist, verglichen mit den etwa zur gleichen Zeit entstandenen DB-Fahrzeugen der Baureihen 627 und 628, die Höchstgeschwindigkeit des NE 81 mit 80 km/h niedriger als die der DB-Fahrzeuge, die 120 km/h beträgt.⁹²⁰ Dies sinnvoll, da im Allgemeinen auf den NE-Strecken nur niedrigere Höchstgeschwindigkeiten zulässig sind als auf den DB-Strecken. Dafür ist neben der Güterverkehrstauglichkeit beim NE 81 die Beschleunigung besser und somit ebenfalls auf die NE-Strecken mit ihrem häufig geringeren Haltstellenabstand ausgerichtet.⁹²¹

⁹¹² SWEG stand ursprünglich für Südwestdeutsche Eisenbahngesellschaft, heute heißt die Firma SWEG Südwestdeutsche Verkehrs AG. Die Aktien werden zu 100 % vom Land-Baden-Württemberg gehalten. Die SWEG wird in Personalunion mit der zu 72 % in Landesbesitz befindlichen Hohenzollerischen Landesbahn (HzL) geführt. 1971 wurde die SWEG mit der Mittelbadischen Eisenbahngesellschaft (MEG) fusioniert.

⁹¹³ Vgl. Riechers, Daniel: Von der Nebenbahn zur Stadtbahn. 100 Jahre Bahn von Bruchsal nach Menzingen und Odenheim. Ubstadt-Weiher 1996. S. 36.

⁹¹⁴ Vgl. ebd. S. 38.

⁹¹⁵ Vgl. ebd. S. 38.

⁹¹⁶ Vgl. ebd. S. 39.

⁹¹⁷ Vgl. ebd. S. 39.

⁹¹⁸ Vgl. <http://www.privat-bahn.de/NE81.html>. Zugriff 28. April 2011.

⁹¹⁹ Vgl. Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH, Bundesbahndirektion Karlsruhe (Herausgeber); Drechsler, Georg, Bickelhaupt, Reinhard; in der Beek, Martin; Pastorini, Willy.; Häfele, Hans-Herwig (Bearbeiter): Konzept für den Schienenpersonennahverkehr in der Region Karlsruhe . Karlsruhe 1993. S. 18.

⁹²⁰ Vgl. ebd. S. 18.

⁹²¹ Vgl. ebd. S. 18.

Insgesamt wurden zwischen 1981 und 1994 in immerhin 13 Produktionsjahren und in vier Serien 43 Fahrzeuge des Typs NE 81 gebaut. Davon waren 26 Triebwagen, drei nicht-motorisierte reine Bei- und 14 nicht-motorisierte Steuerwagen.⁹²²

Doch trotz der Beschaffung dieser neuen und verhältnismäßig modernen Fahrzeuge sah sich die SWEG gezwungen, mit dem Abschnitt Odenheim Ost – Odenheim einen weiteren, wenn auch relativ kurzen Streckenabschnitt ab dem 1. Juni 1986 stillzulegen.⁹²³

Als der Landkreis Karlsruhe Anfang der 1990er Jahre die Verantwortung für Finanzierung und Angebot des ÖPNVs auf seiner Gemarkung übernahm,⁹²⁴ präsentierte sich die Strecke in schlechtem Zustand, und auch das Fahrplanangebot entsprach in keiner Weise einem angemessenen Standard. „Die Bruchsal – Menzingen/Odenheim – Bahnen (BMO-Bahnen) der Südwestdeutschen Verkehrs AG (SWEG) decken in ihrem Einzugsbereich die Grundversorgung im ÖPNV ab. Allerdings weisen die Bedienungsqualität und der bauliche Zustand der Strecken heute erhebliche Mängel auf. Die SWEG hat in den vergangenen Jahren Mehrfachkonzepte und Planung für Einzelmaßnahmen (zum Beispiel weitere Haltepunkte) vorgelegt, die aber bisher nicht realisiert wurden, so daß sich die Investitionen im Wesentlichen auf unbedingt notwendige Maßnahmen beschränkt haben.“⁹²⁵

Im 1993 vorgelegten Weißbuch des in Gründung befindlichen KVV wurden die Strecken folgendermaßen beschrieben: „Der 15 km lange Streckenabschnitt Bruchsal – Odenheim ist eine eingleisige, nicht elektrifizierte Nebenbahn. Die V_{\max} ⁹²⁶ beträgt zwischen Bruchsal und Ubstadt 80 km/h, sonst 60 km/h. Wegen schlechten Oberbaus und zahlreicher technisch nicht gesicherter Bahnübergänge liegt die zulässige Geschwindigkeit in der Regel wesentlich darunter. Aber auch die technisch gesicherten Übergänge sind in einem schlechten Zustand und weisen zu kurze Einschaltstrecken auf, sodass auch hier häufig nur mit verminderter Geschwindigkeit gefahren werden kann. Die langen Bremswege des eingesetzten Rollmaterials sind hierfür mitverantwortlich.“⁹²⁷ Der in Stufen von 1960 bis 1986 stillgelegte

⁹²² Vgl. <http://www.privat-bahn.de/NE81.html>. Zugriff 28. April 2011.

⁹²³ Vgl. Riechers, Daniel: Von der Nebenbahn zur Stadtbahn. 100 Jahre Bahn von Bruchsal nach Menzingen und Odenheim. Ubstadt-Weiher 1996. S. 39.

⁹²⁴ Vgl. Verkehrsverbund Karlsruhe i. Gr. (Hrsg.): Bickelhaupt, Reinhard; in der Beek, Martin; Pfeiffer, Hartmut (Bearbeiter): ÖPNV im nordöstlichen Landkreis Karlsruhe. Stadtbahnbetrieb auf den BMO-Bahnen. Karlsruhe 1993. S. 9.

⁹²⁵ Zitat ebd. S. 22.

⁹²⁶ (Höchstgeschwindigkeit)

⁹²⁷ Zwar hatten die NE 81, wie erwähnt, verglichen mit den damals gleichfalls noch eingesetzten älteren Triebwagen oder DB-Fahrzeugen einen kürzeren Bremsweg. Jedoch war, verglichen mit den von der AVG eingesetzten Stadtbahnwagen, der Bremsweg der NE81 erheblich länger.

Abschnitt Odenheim Bf. – Tiefenbach – Elsenz – Hilsbach ist abgebaut. (...) Die 20 km lange Strecke Bruchsal – Menzingen ist ebenfalls eine eingleisige, nicht elektrifizierte Nebenbahn. Der Abschnitt Bruchsal – Ubstadt Ort ist auch Teil der oben genannten Strecke Bruchsal – Odenheim. Die V_{\max} beträgt zwischen Ubstadt und Menzingen 60 km/h. Insbesondere zwischen Gochsheim und Menzingen liegt die Höchstgeschwindigkeit aufgrund des schlechten Oberbaus wesentlich darunter. Zahlreiche nicht gesicherte Bahnübergänge bedingen entlang der gesamten Strecke weitere Geschwindigkeitsbeschränkungen. Als Kreuzungsbahnhof ist lediglich der Bahnhof Münzesheim ausgebaut.⁹²⁸

Einhergehend mit der Massenmotorisierung der Bevölkerung in den 1950er und 1960er Jahren kam es bei zahlreichen Nebenbahnen und im regionalen Busverkehr zu einer Umschichtung der Zusammensetzung der Fahrgäste, die bis in die 1990er Jahre, teilweise sogar bis heute zu beobachten ist. Wer es sich leisten konnte und sowohl alters- als auch gesundheitsmäßig in der Lage war, fuhr mit dem Auto, dem ÖPNV/SPNV blieben nur die sogenannten „captives“, also diejenigen, die keine andere Wahl hatten, als den ÖPNV zu nutzen. Im regionalen Busverkehr hatte dieses zur Folge, dass der Fahrplan fast ausschließlich auf die Bedürfnisse der Schüler ausgerichtet wurde. D. h., man fuhr morgens und mittags, eventuell noch ein paar wenige Leistungen an Nachmittagen. Abends und am Wochenende wurde häufig überhaupt nicht gefahren.

So war es auch auf der BHM-Bahn. Das Fahrplanangebot orientierte sich vor allem an den Bedürfnissen der Schüler, einzelne zusätzliche Fahrten kamen eventuell noch wenigen Pendlern zugute, für Freizeitverkehre gab es im Prinzip kein Angebot. Die Zahl der Fahrgäste im Schülerverkehr nahm als Folge der Konzentration der Schulen in den Unter-, Mittel-, und Oberzentren zu, die der normal zahlenden Passagiere nahm ab.

So bot die SWEG an Werktagen auf dem Menzinger Streckenast zwölf bis 13 Fahrten pro Richtung an, auf dem Streckenast Richtung Odenheim sogar nur sieben bis acht.⁹²⁹

„Die Abfahrtszeiten sind nicht getaktet, die Fahrpläne weisen Lücken von bis zu 3 (!) Stunden auf. Am Wochenende ruht der Verkehr auf dem Streckenast nach Odenheim; auf der Linie nach Menzingen verkehren sonntags lediglich 4 Zugpaare. Die Fahrzeiten sind uneinheitlich, sie betragen von Odenheim nach Bruchsal 23 bis 30 Minuten auf der Schiene (...). Von

⁹²⁸ Zitat Verkehrsverbund Karlsruhe i. Gr. (Hrsg.): Bickelhaupt, Reinhard; in der Beek, Martin; Pfeiffer, Hartmut (Bearbeiter): ÖPNV im nordöstlichen Landkreis Karlsruhe. Stadtbahnbetrieb auf den BMO-Bahnen. Karlsruhe 1993. S. 22 ff.

⁹²⁹ Vgl. ebd. S. 24.

Menzingen nach Bruchsal liegen die Fahrzeiten zwischen 32 und 41 min auf der Schiene. (...) Es gilt der SWEG-Tarif, z. T. werden allerdings auch DB-Fahrkarten anerkannt.⁹³⁰

Auch der bauliche Zustand der Bahnhöfe und Haltepunkte war sehr schlecht. Wie man auf den nachfolgenden, 1993 aufgenommenen Abbildungen erkennt, gab es teilweise nicht einmal Bahnsteige.



Abbildung 28: Haltepunkt Odenheim-West im Jahr 1993⁹³¹

In anderen Fällen diente eine kleine, asphaltierte Fläche unterhalb des Niveaus des Bahnkörpers als Bahnsteig.

⁹³⁰ Vgl. ebd. S. 24 f.

⁹³¹ AVG-Archiv. Aus: Verkehrsverbund Karlsruhe i. Gr. (Hrsg.): Bickelhaupt, Reinhard; in der Beek, Martin; Pfeiffer, Hartmut (Bearbeiter): ÖPNV im nordöstlichen Landkreis Karlsruhe. Stadtbahnbetrieb auf den BMO-Bahnen. Karlsruhe 1993. S. 61.



Abbildung 29: Haltepunkt Zeutern-Ost im Jahr 1993⁹³²

Unter diesen Voraussetzungen ist es nicht überraschend, dass die Fahrgastzahlen nach 1960 stets nur zwischen 800.000 und 950.000 pro Jahr lagen⁹³³ und in erster Linie vom Schülerverkehr abhängig waren.⁹³⁴ Auch dass der Ruf der SWEG im Kraichgau schlecht war,⁹³⁵ verwundert nicht.

Diese Umstände waren auch den politisch Verantwortlichen im Landkreis Karlsruhe nicht entgangen: „Als der Kreistag des Landkreises Karlsruhe am 5. November 1992 den Grundsatzbeschluss über die Gründung des Karlsruher Verkehrsverbundes fasste, war allen Beteiligten klar, dass der Nahverkehr auf den Strecken der damals 96-jährigen Bahn von Bruchsal nach Menzingen und Odenheim so wenig attraktiv war, dass man möglichst bald einen zeitgemäßen Standard einführen müsse, wenn man die letzten Fahrgäste nicht auch noch verlieren wolle.“⁹³⁶

⁹³² AVG-Archiv. Aus: Verkehrsverbund Karlsruhe i. Gr. (Hrsg.): Bickelhaupt, Reinhard; in der Beek, Martin; Pfeiffer, Hartmut (Bearbeiter): ÖPNV im nordöstlichen Landkreis Karlsruhe. Stadtbahnbetrieb auf den BMO-Bahnen. Karlsruhe 1993. S. 60.

Die Asphaltfläche links unten stellt den „Bahnsteig“ dar.

⁹³³ Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (Hrsg.): Bindewald, Klaus: Die Albtal-Verkehrs-Gesellschaft. Weltweit vorbildliches Nahverkehrssystem. Heidelberg – Ubstadt-Weiher – Basel 2007. S. 79.

⁹³⁴ Vgl. Riechers, Daniel: Von der Nebenbahn zur Stadtbahn. 100 Jahre Bahn von Bruchsal nach Menzingen und Odenheim. Ubstadt-Weiher 1996. S. 35.

⁹³⁵ Vgl. ebd. S. 40.

⁹³⁶ Zitat Vorwort des Landrates des Landkreises Karlsruhe, Dr. Bernhard Ditteney. In: Riechers, Daniel: Von der Nebenbahn zur Stadtbahn. 100 Jahre Bahn von Bruchsal nach Menzingen und Odenheim. Ubstadt-Weiher 1996. S. 5.

Der damalige Landrat des Landkreises Karlsruhe, Dr. Bernhard Ditteney, schrieb diese Sätze vier Jahre später, im Jahr 1996, im Vorwort zu Daniel Riechers Buch über die beiden Strecken. Ditteney fuhr fort: „Um die Nebenbahnen auf den in der Region Karlsruhe üblichen Standard zu bringen, sind hohe Investitionen – vor allem zur Sanierung und Modernisierung der Infrastruktur und zur Beschaffung neuer schneller und komfortabler Fahrzeuge – erforderlich.“⁹³⁷

Mit dieser Idee, sowohl die Infrastruktur der BMO-Bahnen zu sanieren und zu modernisieren als auch neue Fahrzeuge zu beschaffen, stimmte Ditteney mit Ludwig und seinen Mitarbeitern vollkommen überein.

„Das ‚Verbundbüro‘, das die Einführung des Karlsruher Verkehrsverbundes vorbereitete, legte alsbald ein Weißbuch mit dem Titel ‚ÖPNV im nordöstlichen Landkreis Karlsruhe – Stadtbahnbetrieb auf den BMO-Bahnen‘ vor.“⁹³⁸

In diesem Weißbuch wurden zwei alternative Modelle überprüft, zum einen der Weiterbetrieb der Strecken durch die SWEG unter Beibehaltung eines Betriebs mit Dieselfahrzeugen, allerdings mit einer vollkommen modernisierten Infrastruktur und neuen Dieseltriebwagen; zum anderen, nach einer Übergangszeit, vollständige Renovierung, Umbau und Umstellung der Strecken auf Stadtbahnbetrieb.⁹³⁹

Als Grundlage für die Entscheidung wurde zunächst das Verkehrsgebiet anhand der Daten der Volkszählung 1987 analysiert. Dabei ergab sich, dass von den sogenannten Auspendlern, d. h. die Bewohner der Orte entlang der Strecke, die zur Arbeit bzw. Ausbildung ihre Wohnorte verlassen, etwa 50 % das Mittelzentrum Bruchsal zum Ziel hatten. Der überwiegende Rest der Pendler fuhr ebenfalls zu Zielen in südlicher Richtung.⁹⁴⁰ Insbesondere galt dieses für Ubstadt-Weiher und das Kraichtal.⁹⁴¹ Hingegen spielten für Östringen, das über den Stadtteil Odenheim an die Katzbachtalbahn angeschlossen ist, der Binnenverkehr sowie verkehrliche

⁹³⁷ Zitat ebd. S. 5.

⁹³⁸ Zitat Vorwort des Landrates des Landkreises Karlsruhe, Dr. Bernhard Ditteney. In: Riechers, Daniel: Von der Nebenbahn zur Stadtbahn. 100 Jahre Bahn von Bruchsal nach Menzingen und Odenheim. Ubstadt-Weiher 1996. S. 5.

⁹³⁹ Vgl. Verkehrsverbund Karlsruhe i. Gr. (Hrsg.): Bickelhaupt, Reinhard; in der Beek, Martin; Pfeiffer, Hartmut (Bearbeiter): ÖPNV im nordöstlichen Landkreis Karlsruhe. Stadtbahnbetrieb auf den BMO-Bahnen. Karlsruhe 1993.

⁹⁴⁰ Vgl. ebd. S. 17.

⁹⁴¹ Vgl. ebd. S. 17.

Verflechtungen mit Kronau und Bad Schönborn neben dem Ziel Bruchsal eine größere Rolle.⁹⁴²

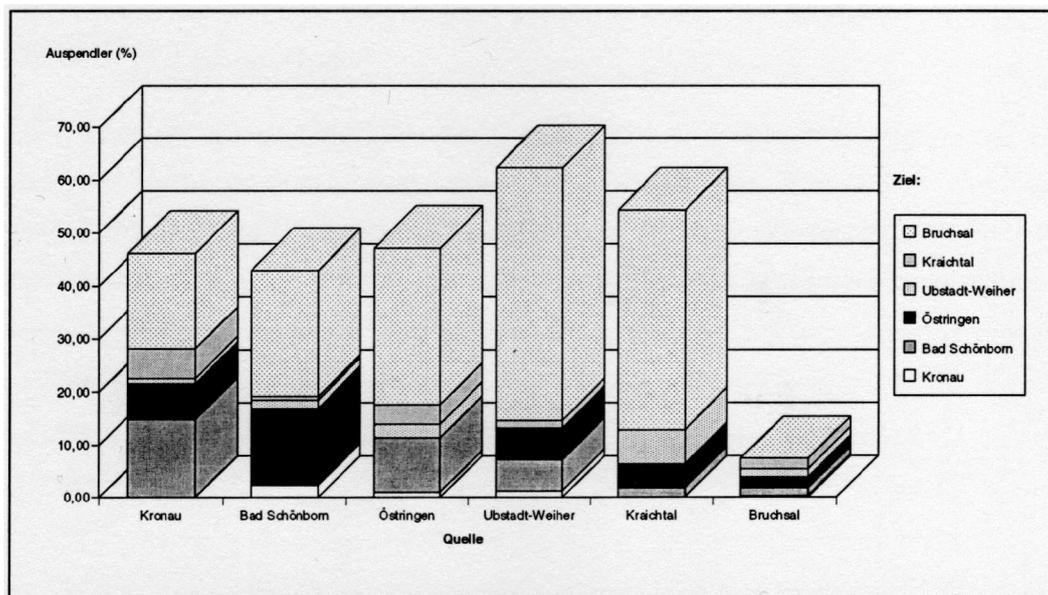


Abbildung 30: Pendlerverflechtungen im Einzugsgebiet der BMO-Bahnen – Auspendler⁹⁴³

Diejenigen Pendler, die das Mittelzentrum Bruchsal verließen, waren überwiegend in Richtung des Oberzentrums Karlsruhe orientiert.⁹⁴⁴

Die SWEG hatte seit der Übernahme der Strecken von der DEBG mehrere Konzepte zur Sanierung der Bahnen vorgelegt, darunter 1987 ein umfangreiches:⁹⁴⁵ „Ziel (...) war die Modernisierung und der Ausbau der gesamten Bahn für einen Taktverkehr mit Dieseltriebwagen“,⁹⁴⁶ so die Autoren des Weißbuchs. Jedoch sei nur der Ausbau des Kreuzungsbahnhofs Münzesheim umgesetzt worden, neuere Pläne hätten dann nur noch eine Bestandssicherung mit punktuellen Verbesserungen vorgesehen.⁹⁴⁷

Aus diesen Tatsachen schlossen die Verfasser des Weißbuchs über die BMO-Bahnen, dass es nur dann eine Chance für die langfristige Sicherung des ÖPNV auf den Strecken Bruchsal – Menzingen und Ubstadt – Odenheim, wenn Ausbau und Betrieb der BMO in der Region und

⁹⁴² Vgl. ebd. S. 17 und 19.

⁹⁴³ Aus: Verkehrsverbund Karlsruhe i. Gr. (Hrsg.): Bickelhaupt, Reinhard; in der Beek, Martin; Pfeiffer, Hartmut (Bearbeiter): ÖPNV im nordöstlichen Landkreis Karlsruhe. Stadtbahnbetrieb auf den BMO-Bahnen. Karlsruhe 1993. S. 17.

⁹⁴⁴ Vgl. ebd. S. 18.

⁹⁴⁵ Vgl. ebd. S. 47.

⁹⁴⁶ Zitat ebd. S. 47.

⁹⁴⁷ Vgl. ebd. S. 47.

nicht mehr vom Firmensitz der SWEG in Lahr aus organisiert würden.⁹⁴⁸ „Ziel ist es daher, die BMO-Bahnen dem Verbund bzw. einem geeigneten Verbundunternehmen zu übertragen.“⁹⁴⁹

Der erste Vorschlag, Betrieb und Strecken dem Verbund zu übertragen, war nicht umsetzbar. Denn ein Verbund erstellt, wie bereits dargestellt, selbst keine Verkehrsleistungen, er koordiniert, vermarktet und managt sie nur, eventuell tritt er auch als Aufgabenträger auf und bestellt sie.⁹⁵⁰ Es konnte folglich nur um die Übertragung an das „geeignete Unternehmen“⁹⁵¹ gehen, und damit meinten die Verfasser die AVG. „Da die AVG bereits große Teile des Landkreises erfolgreich bedient, liegt es nahe, die BMO-Bahnen künftig durch die AVG betreiben zu lassen.“⁹⁵²

Um die Umsetzung dieses Ziels zu fördern, wurde ein optimierter Dieselbetrieb zunächst als mögliche Zwischenlösung bis zu einem Stadtbahnbau und -betrieb, jedoch nicht als Alternative zur Elektrifizierung und zur Stadtbahn, untersucht und dargestellt.⁹⁵³ Erst in einem späteren Teil des Weißbuchs wird der Dieselbetrieb als Alternative zur Stadtbahn geprüft.⁹⁵⁴

Das provisorische Dieselmotiv als „kurzfristige Verbesserung der heutigen Situation (...), insbesondere im Zusammenhang mit dem Stadtbahn-Vorlaufbetrieb zwischen Karlsruhe und Bruchsal“,⁹⁵⁵ sah eine Verbesserung des Fahrplans auf den BMO-Bahnen vor,⁹⁵⁶ „der den Mindestanforderungen an einen angebotsorientierten Fahrplan möglichst gut gerecht wird.“⁹⁵⁷ Dazu sah man für beide Streckenäste einen Stundentakt vor, verbesserte Anschlüsse in Bruchsal zu den Zügen der DB und der AVG in alle drei Richtungen (Karlsruhe, Heidelberg

⁹⁴⁸ Vgl. ebd. S. 47.

⁹⁴⁹ Zitat ebd. S. 47.

⁹⁵⁰ Sofern dem Verbund vorher die Aufgabenträgerschaft für den SPNV von den zuständigen Stellen, d. h. dem jeweiligen Bundesland, übertragen worden ist. Dieses ist zum Beispiel beim Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) mit Sitz in Gelsenkirchen der Fall.

⁹⁵¹ Zitat. Verkehrsverbund Karlsruhe i. Gr. (Hrsg.): Bickelhaupt, Reinhard; in der Beek, Martin; Pfeiffer, Hartmut (Bearbeiter): ÖPNV im nordöstlichen Landkreis Karlsruhe. Stadtbahnbetrieb auf den BMO-Bahnen. Karlsruhe 1993. S. 47.

⁹⁵² Vgl. ebd. S. 48.

⁹⁵³ Vgl. ebd. S. 37.

⁹⁵⁴ Vgl. ebd. S. 48 f.

⁹⁵⁵ Zitat ebd. S. 37 f.

⁹⁵⁶ Vgl. ebd. S. 38.

⁹⁵⁷ Zitat ebd. S. 38.

und Bretten), eine Anschlusssicherung der Züge auf den beiden Teilstrecken in Ubstadt Ort und darüber hinaus zusätzliche Fahrten für den Schülerverkehr in der Hauptverkehrszeit.⁹⁵⁸

Für diese Maßnahmen sollten zusätzliche neue und moderne Diesellokomotiven sowie Steuerwagen beschafft werden. Um die Bremswege und auch den Haltestellenabstand verringern zu können, sollten diese und die vorhandenen NE 81-Lokomotiven mit Magnetschienenbremsen ausgestattet werden. Der Bahnhof Ubstadt Ort sollte zu einem vollwertigen Kreuzungsbahnhof ausgebaut werden, der Oberbau saniert, die Bahnübergänge mit moderner Sicherungstechnik ausgestattet und teilweise neu gebaut werden.⁹⁵⁹

Dieses Diesel-Modell hätte man sowohl als dauerhafte Lösung der Verkehrssituation als auch als Zwischenlösung, d. h. bis zum Abschluss der Elektrifizierung und der Umbauarbeiten für die Stadtbahn umsetzen können.⁹⁶⁰

Der Stadtbahnbetrieb sah die üblichen Merkmale des Karlsruher Modells vor. Wichtigster Bestandteil war dabei die Elektrifizierung der Strecken. Da man während der gesamten Betriebszeit von etwa 5.00 Uhr morgens bis 1.00 Uhr nachts mindestens einen Stundentakt fahren wollte,⁹⁶¹ war es notwendig mehrere Haltepunkte zu Kreuzungsbahnhöfen auszubauen.⁹⁶² Da, „in einigen Fällen (...) die Bahnsteige unbefestigt und in ihrer Funktion kaum erkennbar“ waren,⁹⁶³ sahen die Planer der AVG eine der Hauptaufgaben darin,⁹⁶⁴ „die vorhandenen Haltepunkte und Bahnhöfe auf einen heute üblichen Standard zu bringen.“⁹⁶⁵ Zusätzlich sollten neue Haltepunkte gebaut werden um,⁹⁶⁶ wie im Karlsruher Modell üblich, „die Erreichbarkeit der Stadtbahn System für den Kunden zu optimieren. Im Idealfall kann der Fahrgast den Zu- und Abgang zu Fuß erledigen.“⁹⁶⁷

Die Bahnsteige sollten mit einer Bahnsteiglänge von 80 m aus- bzw. neugebaut werden, um Zugverbänden aus zwei Stadtbahnwagen den Halt zu ermöglichen.⁹⁶⁸ Der Bahnhof Ubstadt Ort sollte mit 120 m langen Bahnsteigen ausgestattet werden, um im Bedarfsfall auch

⁹⁵⁸ Vgl. ebd. S. 38.

⁹⁵⁹ Vgl. ebd. S. 39.

⁹⁶⁰ Vgl. ebd. S. 48.

⁹⁶¹ Vgl. ebd. S. 53.

⁹⁶² Vgl. ebd. S. 54.

⁹⁶³ Zitat ebd. S. 54.

⁹⁶⁴ Vgl. ebd. S. 54.

⁹⁶⁵ Zitat ebd. S. 54.

⁹⁶⁶ Vgl. ebd. S. 54.

⁹⁶⁷ Zitat ebd. S. 54.

⁹⁶⁸ Vgl. ebd. S. 54.

Stadtbahnzügen, die aus drei Wagen bestehen, das Halten zu ermöglichen, da in diesem Bahnhof, in dem sich die Strecken Richtung Menzingen und Odenheim aufteilen, das sogenannte Flügeln oder Vereinigen von Zügen geplant war.⁹⁶⁹

Die neuen Haltepunkte sollten sich über die gesamten Strecken hinweg auf nahezu alle Orte verteilen, so unter anderem auch in Bruchsal, wo direkt am Bruchsaler Schloss der neue Haltepunkt Bruchsal-Schlossgarten geplant und später auch gebaut wurde.⁹⁷⁰

Außer dem Bau von Haltepunkten sollte die gesamte Infrastruktur zu modernisiert werden. Im Bahnhof Ubstadt Ort beispielsweise wurden die Fahrstraßen damals noch mit Handweichen gestellt,⁹⁷¹ was personal- und somit kostenintensiv war. Die Trassierung sollte nur dort geändert werden, wo es nötig war, um die maximale Streckengeschwindigkeit durchgehend auf 80 km/h erhöhen zu können.⁹⁷²

Weitere geplante Umbaumaßnahmen waren die Elektrifizierung, wobei man sich wegen der Durchgängigkeit des Bahnbetriebs und um die Kosten für Unterwerke einzusparen, für die Elektrifizierung mit Wechselspannung 15 kV 16,7 Hz entschied,⁹⁷³ die Verbesserung des Oberbaus, die Modernisierung der Bahnübergänge und der Sicherungstechnik.⁹⁷⁴ Im Fall der Sicherungstechnik lässt sich eigentlich nicht von einer Modernisierung sprechen, sondern eher von einer Neukonstruktion.⁹⁷⁵

Die SWEG betrieb die Strecken im Zugleitbetrieb⁹⁷⁶ mit Funk, d. h., um in einen eingleisigen Streckenabschnitt einfahren zu können, musste der Triebwagen- bzw. Lokführer auf die mündliche Genehmigung des Fahrdienstleiters per Funk warten.

⁹⁶⁹ Vgl. ebd. S. 54.

Unter Flügeln versteht man, dass ein Zug geteilt wird und ein Teil des Zuges in die eine, der zweite Teil in eine andere Richtung weiterfährt.

⁹⁷⁰ Vgl. ebd. S. 55.

⁹⁷¹ Vgl. ebd. S. 56.

⁹⁷² Vgl. Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH: Bickelhaupt, Reinhard: Stadtbahn Bruchsal – Menzingen/Odenheim (BMO). Bauabschnitt V: Stadtbahnmäßiger Ausbau Ubstadt – Odenheim. GVFG-Antrag. Anlage 2: Bautechnische Beschreibung. S. 1. Karlsruhe, 04. April 1997. VBK/AVG-Registatur. Erläuterungsberichte. Bautechnische Beschreibungen zu Planfeststellungen beziehungsweise GVFG-Anträgen. Keller. Fach 7, II-PL.

⁹⁷³ Interview Carsten Strähle am 24. Juni 2012.

⁹⁷⁴ Vgl. Verkehrsverbund Karlsruhe i. Gr. (Hrsg.): Bickelhaupt, Reinhard; in der Beek, Martin; Pfeiffer, Hartmut (Bearbeiter): ÖPNV im nordöstlichen Landkreis Karlsruhe. Stadtbahnbetrieb auf den BMO-Bahnen. Karlsruhe 1993. S. 70.

⁹⁷⁵ Interview Carsten Strähle am 24. Juni 2012.

⁹⁷⁶ Vgl. Verkehrsverbund Karlsruhe i. Gr. (Hrsg.): Bickelhaupt, Reinhard; in der Beek, Martin; Pfeiffer, Hartmut (Bearbeiter): ÖPNV im nordöstlichen Landkreis Karlsruhe. Stadtbahnbetrieb auf den BMO-Bahnen. Karlsruhe 1993. S. 71.

Diese Methode war nach Ansicht der AVG-Planer für die für den Stadtbahnbetrieb geplanten Streckengeschwindigkeiten von 80 km/h und der angestrebten Zugdichte nicht mehr verantwortbar.⁹⁷⁷ Deswegen sollten die beiden Bahnen mit „Streckenblock gemäß EBO/ESO ausgerüstet werden.“⁹⁷⁸

Auch die Sicherung der Bahnübergänge, sofern vorhanden, war veraltet, sodass sie komplett erneuert werden musste.⁹⁷⁹

Spätestens nach der Vorstellung des Weißbuchs war allen Beteiligten klar, dass das Modell eines modernisierten und optimierten Dieselbetriebs keine Alternative war. Neben dem nach Ansicht der Verfasser des Weißbuchs schlechten Image der SWEG, das nach ihrer Meinung keine großen Fahrgastzuwächse erwarten ließ,⁹⁸⁰ sprach vor allem auch der nach dem Streckenumbau immer noch vorhandene Verkehrsbruch in Bruchsal gegen die Dieselvariante.⁹⁸¹ Die im Verhältnis zu einer Inzellösung, die der Dieselbetrieb dargestellt hätte, geringere Anzahl von notwendigen Reservefahrzeugen, sprach ebenfalls für die Stadtbahn, da die Reserve im Fall Stadtbahnbetrieb im Pool gemeinsam für alle Strecken vorgehalten werden konnte.⁹⁸² Auch die erforderliche Fahrzeuganzahl für den Betrieb wäre durch die fehlende Verknüpfungsmöglichkeit mit anderen Linien für den Dieselbetrieb größer gewesen.⁹⁸³ Eine bereits zu jener Zeit von der AVG ins Auge gefasste Stadtbahntrasse durch die Bruchsaler Innenstadt, im Süden Bruchsals zunächst als Ausschleifung aus der Strecke Karlsruhe – Bruchsal – Heidelberg geplant, hätte von dieselgetriebenen Vollbahnfahrzeugen nicht befahren werden können. Auch dies sprach gegen den Dieselbetrieb.⁹⁸⁴ So wäre also ausgerechnet für Fahrten in das für die Bewohner des Kraichtals und des Katzbachtals wichtigste Fahrtziel Bruchsal⁹⁸⁵ nur mit Umsteigen erreichbar,⁹⁸⁶ eine Ausschleifung folglich sinnlos.⁹⁸⁷

⁹⁷⁷ Vgl. ebd. S. 70.

⁹⁷⁸ Zitat ebd. S. 71.

⁹⁷⁹ Interview Carsten Strähle am 24. Juni 2012.

⁹⁸⁰ Vgl. Verkehrsverbund Karlsruhe i. Gr. (Hrsg.): Bickelhaupt, Reinhard; in der Beek, Martin; Pfeiffer, Hartmut (Bearbeiter): ÖPNV im nordöstlichen Landkreis Karlsruhe. Stadtbahnbetrieb auf den BMO-Bahnen. Karlsruhe 1993. S. 39.

⁹⁸¹ Vgl. ebd. S. 48.

⁹⁸² Vgl. ebd. S. 49.

⁹⁸³ Vgl. ebd. S. 49.

⁹⁸⁴ Vgl. ebd. S. 48.

⁹⁸⁵ Vgl. ebd. S. 15 ff.

⁹⁸⁶ Vgl. ebd. S. 48.

Als Folge der verglichen mit einem Stadtbahnwagen geringeren Fahrdynamik der damals erhältlichen Dieseltriebwagen hätten man entweder teilweise auf den Bau neuer Haltepunkte verzichten oder deutlich längere Fahrzeiten in Kauf nehmen müssen.⁹⁸⁸

Es hatten also weder der Landkreis Karlsruhe noch die AVG ein Interesse daran, die Strecken weiter mit Dieseltriebwagen befahren zu lassen.⁹⁸⁹ Daher spielte auch eine Art ganzheitlicher Ansatz eine Rolle: „Das Verkehrskonzept für den Schienenpersonennahverkehr in der Region Karlsruhe sieht vor, dass der Nahverkehr auf der Schiene künftig im Wesentlichen durch Stadtbahnen abgedeckt wird. In diesem Konzept sind die BMO-Bahnen als bedeutsamer Teil des Stadtbahnnetzes in und um Bruchsal voll integriert. Ein Verkehr mit Dieseltriebwagen würde als eine Insellösung dem Verkehrskonzept zuwiderlaufen.“⁹⁹⁰

So kamen die Autoren des Weißbuchs zu dem Schluss: „Aus diesen Gründen wird der Ausbau der BMO-Bahnen zur Stadtbahn vorgeschlagen.“⁹⁹¹

Diese Ausschleifung ist jedoch bis heute (d. h. Mitte 2011) nicht realisiert. Insbesondere der frühere Bruchsaler Oberbürgermeister Doll wandte sich gegen diese Variante, da er den Anblick der Bruchsaler Innenstadt nicht durch eine Oberleitung beeinträchtigt sehen wollte.

Interview Carsten Strähle am 24. Juni 2012.

⁹⁸⁷ Interview Carsten Strähle am 24. Juni 2012.

⁹⁸⁸ Vgl. Verkehrsverbund Karlsruhe i. Gr. (Hrsg.): Bickelhaupt, Reinhard; in der Beek, Martin; Pfeiffer, Hartmut (Bearbeiter): ÖPNV im nordöstlichen Landkreis Karlsruhe. Stadtbahnbetrieb auf den BMO-Bahnen. Karlsruhe 1993. S. 48 bis 49

⁹⁸⁹ Interview Carsten Strähle am 24. Juni 2012.

⁹⁹⁰ Zitat Verkehrsverbund Karlsruhe i. Gr. (Hrsg.): Bickelhaupt, Reinhard; in der Beek, Martin; Pfeiffer, Hartmut (Bearbeiter): ÖPNV im nordöstlichen Landkreis Karlsruhe. Stadtbahnbetrieb auf den BMO-Bahnen. Karlsruhe 1993. S. 49.

⁹⁹¹ Zitat ebd. S. 49.

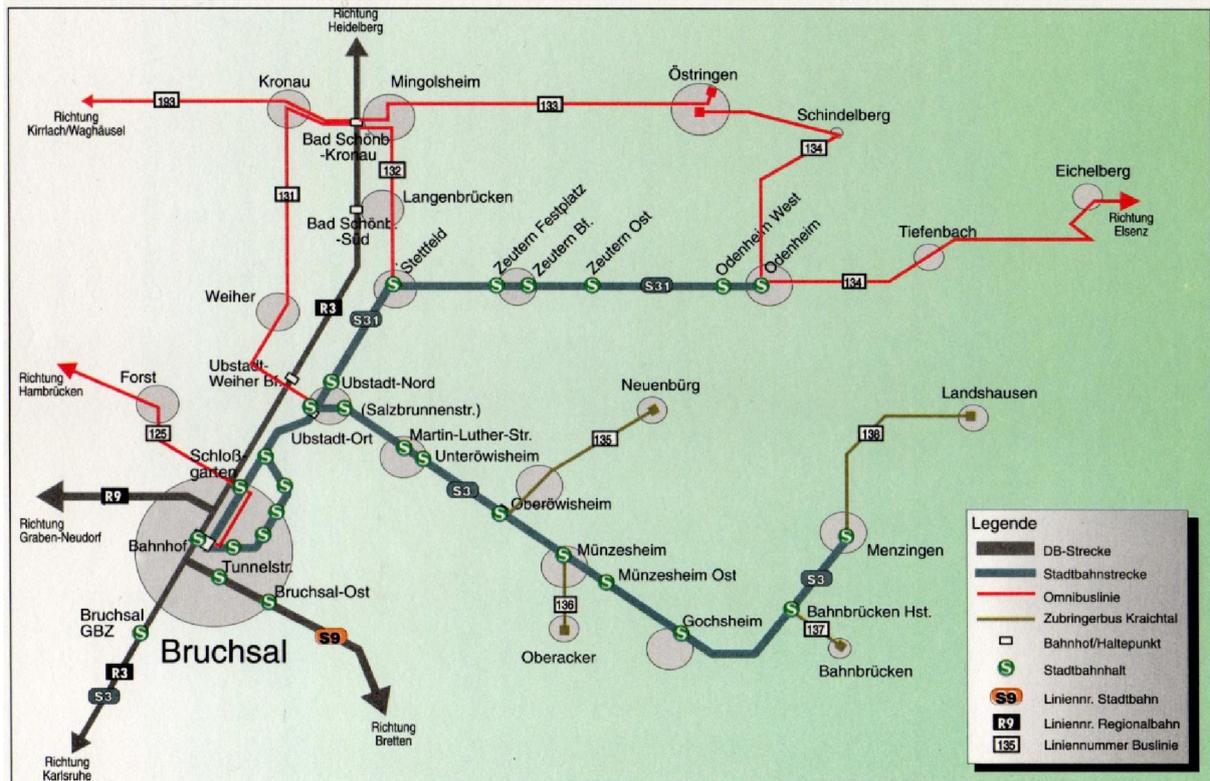


Abbildung 31: Liniennetz – Zielzustand im Verkehrsgebiet der BMO-Bahnen⁹⁹²

Die politischen Entscheidungsträger bevorzugten ebenfalls die Stadtbahn. So fürchtete der Kraichtaler Bürgermeister Kochendörfer 1993, dass nach Aufnahme des Vorlaufbetriebs der Stadtbahn Karlsruhe – Bruchsal und Bruchsal – Bretten sich die Realisierung der Stadtbahn auf der Kraichtal- und der Katzbachtalbahn womöglich verzögere und von der AVG nicht mehr mit vollem Elan vorangetrieben würde.⁹⁹³ Diese Sorge war allerdings vollkommen unbegründet, sodass der Abteilungsleiter der Planungsabteilung, Dr. Reinhard Bickelhaupt Bürgermeister Kochendörfer auch gleich telefonisch beruhigte⁹⁹⁴ und darauf verwies, dass „die Stadtbahnverbindung von Karlsruhe nach Bruchsal Grundvoraussetzung für die Anbindung der SWEG-Strecken ist (...) [und] bereits das Betriebsprogramm und der Fahrplan für den stufenweisen Ausbau der SWEG-Strecken erarbeitet wird.“⁹⁹⁵

Es gab jedoch ein Hindernis. Die Strecken gehörten eben nicht der AVG sondern der SWEG. Und noch nie, so schreiben Michael Kochems und Frank von Meißner in ihrem Buch

⁹⁹² Aus: Verkehrsverbund Karlsruhe i. Gr. (Hrsg.): Bickelhaupt, Reinhard; in der Beek, Martin; Pfeiffer, Hartmut (Bearbeiter): ÖPNV im nordöstlichen Landkreis Karlsruhe. Stadtbahnbetrieb auf den BMO-Bahnen. Karlsruhe 1993. S. 75.

⁹⁹³ Vgl. Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH: Bickelhaupt, Reinhard: Aktennotiz „SPNV-Konzept für SWEG-Strecken im Kraichtal. Telefonat mit Bürgermeister Kochendörfer (Stadt Kraichtal)“ Karlsruhe, 17. März 1993. VBK-Registrierung. Aktenzeichen 405/65.3 BMO-Bahnen.

⁹⁹⁴ Vgl. ebd.

⁹⁹⁵ Zitat ebd.

„Regionalbahnen im Südwesten“, hatte eine NE-Bahn eine Strecke von einer anderen NE-Bahn übernommen.⁹⁹⁶ Allerdings irren sich Kochems und von Meißner in diesem Punkt. Denn die Übernahme der Albtalbahn durch die neugegründete AVG 1957 stellte im Prinzip auch nichts anderes als die Übernahme einer NE-Bahn durch eine andere NE-Bahn dar. Trotzdem blieb die Frage, ob die SWEG überhaupt bereit war, die Strecken an die AVG abzugeben.

Die beiden Gesellschaften nahmen Verhandlungen auf,⁹⁹⁷ und da der Eisenbahnverkehr auf den Strecken defizitär war, erklärte sich die SWEG grundsätzlich bereit, die Bahnen für 1 DM abzugeben.⁹⁹⁸

Die Verhandlungen mussten relativ zügig durchgeführt werden, da sich die SWEG entschlossen hatte, die Bahnen bereits zum Fahrplanwechsel im Mai 1994 an die AVG zu übergeben.⁹⁹⁹

Der Fahrplanwechsel im Mai 1994 bot sich als Übergabezeitpunkt für die SWEG deswegen an, da im Jahr 1993 Gespräche zwischen dem Verbundbüro des in Gründung befindlichen KVV und der SWEG geführt worden waren, ob es eine Möglichkeit gäbe, den Fahrplan im Diesel-Betrieb ab eben diesem Fahrplanwechsel unter Betriebsführung der SWEG zu verbessern.¹⁰⁰⁰ In diesem Gespräch stellte der Verbund ein Betriebskonzept vor, das unter anderem einen Stundentakt auf den beiden Strecken, zusätzliche Fahrten in der Hauptverkehrszeit und verbesserte Anschlüsse in Bruchsal an die Züge Richtung Karlsruhe, Heidelberg und Bretten vorsah.¹⁰⁰¹

Die SWEG konnte jedoch die Voraussetzungen für ein solches Betriebsprogramm nicht erfüllen. Es fehlten Fahrzeuge, und die technische Ausrüstung der Bahnübergänge ließ das Programm gleichfalls nicht zu. Die SWEG verwies darauf, dass die

⁹⁹⁶ Vgl. Kochems, Michael; Meißner, Frank von: Regionalbahnen im Südwesten. HzL, SWEG, AVG und WEG auf ihrem Weg in die Zukunft. Düsseldorf 2004. S. 123.

⁹⁹⁷ Vgl. Entwurf der Grundsatzvereinbarung BMO-Bahnen vom 16. Dezember 1993. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/65.3 BMO-Bahnen.

⁹⁹⁸ Vgl. Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH: Stammler, Horst: Aktennotiz „Gespräch mit dem Vorstand der SWEG über die Übernahme der BMO-Bahnen am 24.01.1994 in Lahr.“ Karlsruhe, 25. Januar 1994. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/65.3 BMO-Bahnen.

⁹⁹⁹ Vgl. ebd. S. 1.

¹⁰⁰⁰ Vgl. Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH: in der Beek, Martin: Aktenvermerk: „Betriebskonzepts für die BMO-Bahnen Bruchsal – Menzingen/Odenheim am 16. April 1993.“ Karlsruhe, 19. April 1993. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/65.3 BMO-Bahnen.

¹⁰⁰¹ Vgl. ebd. S. 1.

Maximalgeschwindigkeiten an einigen Bahnübergängen auf bis zu 20 km/h herabgesetzt worden war. Ebenso wurde auf die mangelnden Kreuzungsmöglichkeiten hingewiesen.¹⁰⁰²

Als Folge dieser Umstände wäre, so Martin in der Beek, „der Investitionsaufwand für das angestrebte Betriebsprogramm (...) damit wesentlich höher als erwartet und (...) [stellt] eine Realisierung zum Mai 1994 auch aus Sicht des Unterzeichners in Frage.“¹⁰⁰³

Diese Einschätzung in der Beeks wurde schließlich auch in das Weißbuch über die BMO-Bahnen aufgenommen.¹⁰⁰⁴

Lediglich sei ein „verbesserter Dieselbetrieb mit den vorhandenen Fahrzeugen auf einzelnen Streckenabschnitten“¹⁰⁰⁵ nicht ausgeschlossen.¹⁰⁰⁶

Trotz aller Bemühungen konnten die Verhandlungen zwischen AVG und SWEG erst wenige Tage vor dem Fahrplanwechsel abgeschlossen werden,¹⁰⁰⁷ und die SWEG verkaufte die BMO-Bahnen an die AVG zum symbolischen Preis von 1 DM.¹⁰⁰⁸

Für die Überlassung der gebrauchten Dieseltriebwagen samt Bei- und Steuerwagen¹⁰⁰⁹ verlangte die SWEG dagegen eine recht hohe Summe, nämlich etwa 3 Mio. DM.¹⁰¹⁰

¹⁰⁰² Vgl. ebd. S. 1 f.

¹⁰⁰³ Zitat ebd. S. 2.

¹⁰⁰⁴ Vgl. Verkehrsverbund Karlsruhe i. Gr. (Hrsg.): Bickelhaupt, Reinhard; in der Beek, Martin; Pfeiffer, Hartmut (Bearbeiter): ÖPNV im nordöstlichen Landkreis Karlsruhe. Stadtbahnbetrieb auf den BMO-Bahnen. Karlsruhe 1993. S. 40.

¹⁰⁰⁵ Zitat ebd. S. 40.

¹⁰⁰⁶ Vgl. ebd. S. 40.

¹⁰⁰⁷ Vgl. Fax der SWEG an die AVG: „Übernahme der BMO-Bahn durch die AVG. Lahr, 19. Mai 1994 VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/65.3 BMO-Bahnen. S. 1.

¹⁰⁰⁸ Vgl. Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (Hrsg.): Bindewald, Klaus: Die Albtal-Verkehrs-Gesellschaft. Weltweit vorbildliches Nahverkehrssystem. Heidelberg – Ubstadt-Weiher – Basel 2007. S. 79.

Und vgl. Riechers, Daniel: Von der Nebenbahn zur Stadtbahn. 100 Jahre Bahn von Bruchsal nach Menzingen und Odenheim. Ubstadt-Weiher 1996. S. 43.

¹⁰⁰⁹ Es handelte sich um insgesamt drei Dieseltrieb-, zwei Steuer- und drei Beiwagen, davon zwei NE81-Triebwagen Bj. 1981, zwei NE81 Steuerwagen Baujahr 1985, ein NE81-Beiwagen Baujahr 1985 sowie ein Dieseltriebwagen Typ „Esslinger“ Bj. 1958 und zwei dazu passende Beiwagen, Baujahre 1953 und 1957.

Vgl. http://www.privat-bahn.de/NE81_Lieferliste.html. Zugriff 14. Mai 2011 und http://www.privatbahn.de/Esslinger_Lieferliste.html. Zugriff 14. Mai 2011.

Im Jahr 1999 kaufte die AVG als Reservefahrzeug einen weiteren Esslinger Triebwagen, der als am Jahresende 1999 die Hauptuntersuchung (HU) fällig war, an einen Händler weiterverkauft wurde.

Vgl. http://www.privat-bahn.de/Esslinger_Lieferliste.html. Zugriff 14. Mai 2011.

¹⁰¹⁰ Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (Hrsg.): Bindewald, Klaus: Die Albtal-Verkehrs-Gesellschaft. Weltweit vorbildliches Nahverkehrssystem. Heidelberg – Ubstadt-Weiher – Basel 2007. S. 79.

Neben dem Bahnbetrieb übernahm die AVG von der SWEG auch

1. den Busstandort Menzingen,¹⁰¹¹
2. den Güterverkehr auf den BMO-Bahnen,¹⁰¹²
3. eine Güterzugdiesellok des Typs MaK G1203, Baujahr 1982,
4. die in Menzingen stationierten Mitarbeiter der SWEG.¹⁰¹³

Entgegen der Empfehlung der Verfasser des Weißbuchs „ÖPNV im nordöstlichen Landkreis Karlsruhe“,¹⁰¹⁴ wurde das bestehende Betriebsprogramm dann doch nach einigen Monaten mit den von der SWEG erworbenen Dieseltrieb-, Bei- und Steuerwagen ausgeweitet.¹⁰¹⁵ Die AVG verdichtete den Fahrplan und dehnte den Betrieb vor allem auch auf den Abend und die Wochenenden aus.¹⁰¹⁶ Dabei wurde auf der Katzbachtalbahn ein echter Stundentakt eingeführt, dagegen war auf der Kraichtalbahn ein echter Taktverkehr aus technischen Gründen nicht möglich.¹⁰¹⁷ Da die beiden NE 81 Triebwagen dafür nicht ausreichten¹⁰¹⁸ wurde neben den beiden Triebwagen des Typs NE 81 auch der wesentlich ältere, 1958 gebaute, sogenannte „Esslinger“ Triebwagen samt dazu passenden Beiwagen wieder regelmäßig im Linienbetrieb eingesetzt.

Um die Baumaßnahmen auf der Kraichtal- und der Katzbachtalbahn zu beschleunigen, beantragte die AVG beim zuständigen Regierungspräsidium Karlsruhe den Verzicht auf ein Planfeststellungsverfahren für die Elektrifizierung der Strecke.¹⁰¹⁹ Das Interesse der

Und vgl. Riechers, Daniel: Von der Nebenbahn zur Stadtbahn. 100 Jahre Bahn von Bruchsal nach Menzingen und Odenheim. Ubstadt-Weiher 1996. S. 43.

¹⁰¹¹ Vgl. <http://www.avg.info/oepnv/buslinien/kraichgau.html>. Zugriff 13. Juni 2012.

¹⁰¹² Vgl. Kochems, Michael; Meißner, Frank von: Regionalbahnen im Südwesten. HzL, SWEG, AVG und WEG auf ihrem Weg in die Zukunft. Düsseldorf 2004. S. 123.

¹⁰¹³ Vgl. Riechers, Daniel: Von der Nebenbahn zur Stadtbahn. 100 Jahre Bahn von Bruchsal nach Menzingen und Odenheim. Ubstadt-Weiher 1996. S. 43.

¹⁰¹⁴ Sie lehnten den Zwischenschritt des ausgeweiteten Dieselbetriebs aus Kostengründen und der etwa zwei Jahre Lieferzeit für den Kauf neuer Dieseltriebwagen ab.

Vgl. Verkehrsverbund Karlsruhe i. Gr. (Hrsg.): Bickelhaupt, Reinhard; in der Beek, Martin; Pfeiffer, Hartmut (Bearbeiter): ÖPNV im nordöstlichen Landkreis Karlsruhe. Stadtbahnbetrieb auf den BMO-Bahnen. Karlsruhe 1993. S. 39 bis 40.

¹⁰¹⁵ Vgl. Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (Hrsg.): Bindewald, Klaus: Die Albtal-Verkehrs-Gesellschaft. Weltweit vorbildliches Nahverkehrssystem. Heidelberg – Ubstadt-Weiher – Basel 2007. S. 79.

¹⁰¹⁶ Vgl. ebd. S. 85.

¹⁰¹⁷ Vgl. Riechers, Daniel: Von der Nebenbahn zur Stadtbahn. 100 Jahre Bahn von Bruchsal nach Menzingen und Odenheim. Ubstadt-Weiher 1996. S. 44.

¹⁰¹⁸ Vgl. Verkehrsverbund Karlsruhe i. Gr. (Hrsg.): Bickelhaupt, Reinhard; in der Beek, Martin; Pfeiffer, Hartmut (Bearbeiter): ÖPNV im nordöstlichen Landkreis Karlsruhe. Stadtbahnbetrieb auf den BMO-Bahnen. Karlsruhe 1993. S. 39.

¹⁰¹⁹ Vgl. Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH: Brief an das Regierungspräsidium Karlsruhe. Karlsruhe, 24. Mai 1994. S. 2. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/65.3 BMO-Bahnen.

Gemeinden – ebenso wie die traditionell enge Zusammenarbeit der AVG mit den Verwaltungen vor Ort – zeigt, dass sämtliche an der Strecke gelegenen Städte und Gemeinden¹⁰²⁰ den Antrag unterstützten und das Regierungspräsidium ihrerseits um Zustimmung baten.¹⁰²¹

Am 28. September 1996 wurde die Stadtbahnstrecke Bruchsal – Ubstadt – Menzingen in Betrieb genommen. Zwei Jahre später, am 26. September 1998, folgte der Odenheimer Ast.¹⁰²²

Zuvor war es auf der Katzbachtalbahn im Juni 1998 noch zu einem schweren Unfall gekommen.¹⁰²³ Die Strecke wurde, wie im Weißbuch dargestellt, im Zugleitbetrieb über Funk betrieben.¹⁰²⁴ Erst für die Aufnahme des Stadtbahnbetriebs war die Umstellung auf das PZB-System der Deutschen Bahn¹⁰²⁵ geplant. Aus ungeklärten Umständen fuhren jedoch die beiden vorhandenen NE 81 gleichzeitig in einen eingleisigen Streckenabschnitt ein und prallten in der Nähe des Haltepunkts Zeutern Sportplatz zusammen. Glücklicherweise gab es nur Verletzte und keine Todesopfer, doch waren beide Fahrzeuge irreparabel beschädigt, sodass der Zugbetrieb mit Dieseltriebwagen mangels Fahrzeugen sofort eingestellt und bis zur Aufnahme des Stadtbahnbetriebs im September 1998 Schienenersatzverkehr mit Bussen gefahren werden musste.¹⁰²⁶

Doch war die Diesel-Ära im Personenverkehr auf der Katzbachtalbahn damit immer noch nicht beendet. Wegen Fahrzeugmangels musste in der Frühspitze noch einige Jahre ein Zug im Schülerverkehr mit Esslinger Dieseltriebwagen gefahren werden, bis ausreichend neue Zweisystem-Stadtbahnwagen ausgeliefert worden waren.¹⁰²⁷

¹⁰²⁰ Es handelt sich hierbei um Östringen, Kraichtal, Bruchsal und Ubstadt-Weiher.

¹⁰²¹ Vgl. Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH: Brief an das Regierungspräsidium Karlsruhe. Karlsruhe, 24. Mai 1994. Anlagen. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/65.3 BMO-Bahnen.

¹⁰²² Vgl. Kochems, Michael; Meißner, Frank von: Regionalbahnen im Südwesten. HzL, SWEG, AVG und WEG auf ihrem Weg in die Zukunft. Düsseldorf 2004. S. 123 f.

¹⁰²³ Vgl. ebd. S. 124.

¹⁰²⁴ Vgl. Verkehrsverbund Karlsruhe i. Gr. (Hrsg.): Bickelhaupt, Reinhard; in der Beek, Martin; Pfeiffer, Hartmut (Bearbeiter): ÖPNV im nordöstlichen Landkreis Karlsruhe. Stadtbahnbetrieb auf den BMO-Bahnen. Karlsruhe 1993. S. 71.

¹⁰²⁶ Vgl. Kochems, Michael; Meißner, Frank von: Regionalbahnen im Südwesten. HzL, SWEG, AVG und WEG auf ihrem Weg in die Zukunft. Düsseldorf 2004. S. 124.

¹⁰²⁷ Interview Carsten Strähle am 24. Juni 2012.

Heute stellen auch die Kraichtal- und die Katzbachtalbahn einen Teil des erfolgreichen Stadtbahnsystems dar. Wie der nachfolgenden Grafik zu entnehmen ist, stieg die Fahrgastzahl durch die Einführung der Stadtbahn auf der Relation Karlsruhe – Bruchsal – Menzingen/Odenheim an Werktagen von etwa 2.500 pro Tag auf rund 12.000 pro Tag an, was einem Zuwachs von 380 % entspricht.

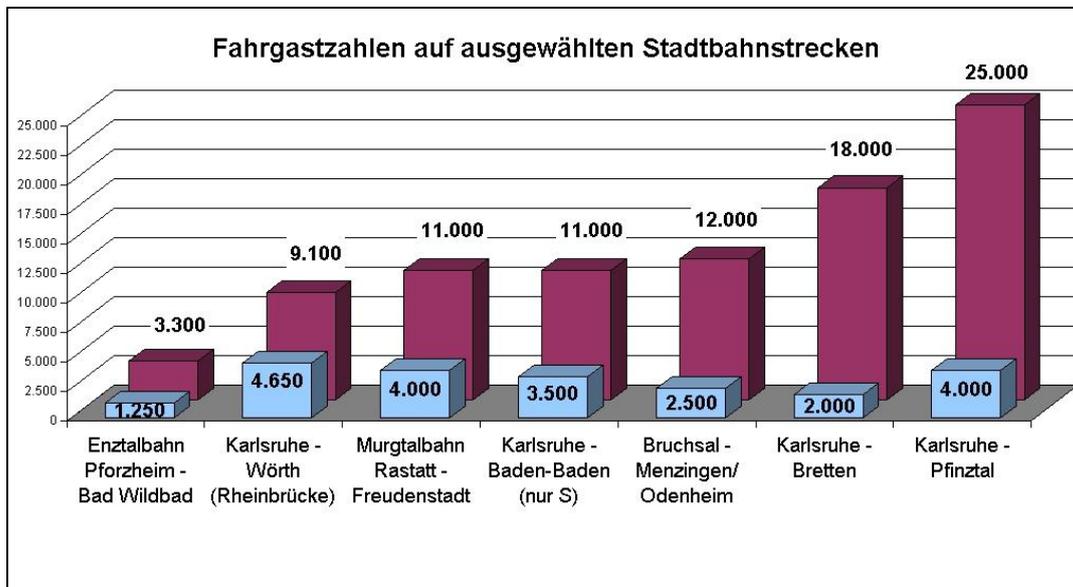


Abbildung 32: Fahrgastzahlen vorher-nachher auf ausgewählten Stadtbahnstrecken. Stand ca. 2005¹⁰²⁸

¹⁰²⁸ Aus AVG-Archiv. Ohne Erstellerangabe.

4 Gutachten, Ausbau und Tunnelpläne: Karlsruher ÖPNV-Planung seit dem II. Weltkrieg

4.1 Vorgeschichte

4.1.1 Pferde- und Dampfbahn – Die ersten Karlsruher Straßenbahnen

Wie in vielen anderen Städten wurde auch in Karlsruhe zunächst eine Pferdebahn gebaut, mit deren Errichtung 1876 begonnen wurde.¹⁰²⁹ Diese verband ab Januar 1877 das Mühlburger Tor und das Durlacher Tor mittels einer Strecke durch die damalige Lange Straße, die heutige Kaiserstraße.¹⁰³⁰ Ab April 1877 war dann auch der (alte) Karlsruher Hauptbahnhof in der Kriegsstraße angeschlossen.¹⁰³¹

Die Bahn war so erfolgreich, dass bereits im April 1877 die Strecke in der Langen Straße zweigleisig ausgebaut und bis zum Gottesauer Platz verlängert wurde. Im September 1877 erfolgte die Verlängerung der Bahn vom Mühlburger Tor nach Mühlburg.¹⁰³²

Durlach hingegen wurde mittels einer Dampfbahn zwischen Durlach und dem Durlacher Tor an das innerstädtische Karlsruher Verkehrsnetz angeschlossen. Trotz erheblichen Widerstandes der badischen Staatsbahn im Vorfeld gegen den Aufbau eines Parallelverkehrs zu ihrer Strecke Durlach – Karlsruhe erging im April 1881 die Genehmigung für den Bau,¹⁰³³ und bereits im Juli 1881 erfolgte die Inbetriebnahme der Dampfbahn.¹⁰³⁴

¹⁰²⁹ Vgl. Stadtarchiv Karlsruhe, Verkehrsbetriebe Karlsruhe (Hrsg.); Koch, Manfred (Hrsg.): Mit Beiträgen von: Bindewald, Klaus; Ludwig, Dieter; Stammler, Horst u. a.: Unter Strom. Geschichte des öffentlichen Nahverkehrs in Karlsruhe. Veröffentlichungen des Karlsruher Stadtarchivs, Bd. 20. Karlsruhe 2000. S. 35.

¹⁰³⁰ Vgl. ebd. S. 36.

¹⁰³¹ Vgl. ebd. S. 38.

¹⁰³² Vgl. ebd. S. 39.

¹⁰³³ Vgl. ebd. S. 40 f.

¹⁰³⁴ Vgl. VBK – Stadtwerke Karlsruhe – Verkehrsbetriebe (Städtische Verkehrsbetriebe Karlsruhe), AVG Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbh, TBB Turmbergbahn Durlach AG (Hrsg.) redaktionelle Bearbeitung Walter Röhrig: Die Karlsruher Verkehrsbetriebe. Eine Chronik und ein Rechenschaftsbericht. Karlsruhe 1973. S. 5.

Und vgl. Stadtarchiv Karlsruhe, Verkehrsbetriebe Karlsruhe (Hrsg.); Koch, Manfred (Hrsg.): Mit Beiträgen von: Bindewald, Klaus; Ludwig, Dieter; Stammler, Horst u. a.: Unter Strom. Geschichte des öffentlichen Nahverkehrs in Karlsruhe. Veröffentlichungen des Karlsruher Stadtarchivs, Bd. 20. Karlsruhe 2000. S. 40 f.



Abbildung 33: Streckennetz der Pferde- und Dampfstraßenbahn um 1885¹⁰³⁵

4.1.2 Die Elektrifizierung der Karlsruher Straßenbahn und Gründung der VBK

1894 wurde die Pferde- und Dampfbahn an die Allgemeine Electricitäts-Gesellschaft (AEG) verkauft. Diese hatte ein Interesse daran, die Bahn zu elektrifizieren.¹⁰³⁶ Die Pläne wurden am 23. November 1894 zum ersten Mal dem Karlsruher Stadtrat vorgetragen.¹⁰³⁷ In der Folge kam es unter anderem zu einer Diskussion, ob die Spurweite der Pferdebahn, die 1.435 mm betrug, beibehalten werden sollte, oder ob, wie in anderen Städten geschehen, die elektrische Straßenbahn mit einer auf 1.000 mm verringerten Spurweite betrieben werden könne.¹⁰³⁸

Man entschied sich für die Beibehaltung der Regelspur von 1.435 mm¹⁰³⁹ und traf damit, wie sich später zeigte, für den Karlsruher ÖPNV eine der weitreichendsten Entscheidungen. Denn dadurch wurde, so sieht es auch der Autor eines Leserbriefs in den BNN vom 9. Juli 2011,

¹⁰³⁵ Abbildung von Lauer, Martin (User MCMC): Datei: Karlsruhe Tramwaymap1885.png. Stand 29. Januar 2006. Wikimedia Commons: http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Karlsruhe_Tramwaymap_1885.png?uselang=de. Auf http://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Datei:karlsruhe_Tramwaymap_1885.png. Zugriff 15. August.2012.

¹⁰³⁶ Vgl. VBK – Stadtwerke Karlsruhe – Verkehrsbetriebe (Städtische Verkehrsbetriebe Karlsruhe), AVG Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH, TBB Turmbergbahn Durlach AG (Hrsg.) redaktionelle Bearbeitung Walter Röhrig: Die Karlsruher Verkehrsbetriebe. Eine Chronik und ein Rechenschaftsbericht. Karlsruhe 1973. S. 7.

¹⁰³⁷ Vgl. Stadtarchiv Karlsruhe, Verkehrsbetriebe Karlsruhe (Hrsg.); Koch, Manfred (Hrsg.): Mit Beiträgen von: Bindewald, Klaus; Ludwig, Dieter; Stammeler, Horst u. a.: Unter Strom. Geschichte des öffentlichen Nahverkehrs in Karlsruhe. Veröffentlichungen des Karlsruher Stadtarchivs, Bd. 20. Karlsruhe 2000.S. 55.

¹⁰³⁸ Vgl. Müller, Leonhard: Leserbrief: „Karlsruhe entschied nicht schmalspurig. Zur Kritik an der Kombilösung.“ In: BNN Nr. 156. Karlsruhe, 09./10. Juli 2011. S. 34.

¹⁰³⁹ Vgl. <http://avg.info/geschichte1957-bis-1959/html>. Zugriff 07. April 2012

Anders als zum Beispiel die anderen badischen Städten Mannheim, Heidelberg und Freiburg in denen die Straßenbahnen bis heute auf Meterspurgleisen fahren, oder der württembergischen Hauptstadt Stuttgart, in der erst zu Beginn der 80er Jahre die Re-Umspurung auf Regelspur aufgenommen wurde. Weswegen es Erprobung der ersten neuen Stuttgarter Stadtbahnwagen auf der Albtalbahn kam, da die Stuttgarter Strecken noch nicht fertiggestellt waren. (Vgl. Stuttgarter Straßenbahn (Hrsg.): Gelbe Regenwürmer, wilde Karlsruher und Wurstbüchsen im Fahrmotor. In: Über Berg und Tal. Heft 3/2002. Stuttgart 2002. S. 22–24.)

Und vgl. Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (Hrsg.): Bindewald, Klaus: Die Albtalbahn: Geschichte mit Zukunft. Von der Schmalspurbahn zur modernen Stadtbahn. Ubstadt-Weiher 1998. S. 101 f.

eine Voraussetzung geschaffen, die später den Aufbau des Karlsruher Modells zumindest sehr erleichterte, wenn nicht sogar erst ermöglichte.¹⁰⁴⁰

Gegen die Elektrifizierung der Straßenbahn erhob die in der Kaiserstraße gelegene Physikalische Anstalt der damaligen Technischen Hochschule Einspruch. Dort fürchteten die Wissenschaftler, dass das von der Oberleitung ausgehende magnetische Feld die Funktion ihrer empfindlichen Messgeräte beeinflussen und die Messergebnisse verfälschen würde.¹⁰⁴¹

Auch wurden, unter anderem von Großherzog Friedrich, ästhetische Bedenken gegen eine Oberleitung geäußert, sodass man sich letztendlich entschied, zwischen Durlacher und Mühlburger Tor sowie zwischen Marktplatz und Ettlinger Tor auf die Oberleitung zu verzichten und auf diesen Streckenabschnitten die Wagen im Akkumulatorenbetrieb zu fahren.¹⁰⁴²

1900 wurde der elektrische Betrieb aufgenommen¹⁰⁴³ und das Netz in der Folgezeit erweitert.¹⁰⁴⁴

Aufgrund technischer Probleme und höherer Kosten mit dem oberleitungslosen Betrieb wollte die AEG auch die Lücke der Oberleitung in der Langen Straße (bzw. der heutigen Kaiserstraße) schließen. Die Stadt Karlsruhe stellte jedoch für ihre Zustimmung die Bedingung, dass sie die Straßenbahn kaufen könne. Die AEG musste schließlich zustimmen, und so erwarb die Stadt Karlsruhe im März 1903 die Straßenbahn für 6,36 Mio. Mark und gliederte sie zunächst in das städtische Tiefbauamt ein. Am 17. Juni 1903 vergab das Ministerium des Großherzoglichen Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten die Konzession für den Bau und Betrieb einer elektrischen Straßenbahn in Karlsruhe sowie zwischen Karlsruhe und Durlach für einen Zeitraum bis zum 1. Januar 1950 an die Stadt Karlsruhe. In dieser Konzession war unter anderem die Spurweite von 1.435 mm festgelegt,

¹⁰⁴⁰ Vgl. Müller, Leonhard: Leserbrief: „Karlsruhe entschied nicht schmalspurig. Zur Kritik an der Kombilösung.“ In: BNN Nr. 156. Karlsruhe, 09./10. Juli 2011. S. 34.

¹⁰⁴¹ Vgl. VBK – Stadtwerke Karlsruhe – Verkehrsbetriebe (Städtische Verkehrsbetriebe Karlsruhe), AVG Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbh, TBB Turmbergbahn Durlach AG (Hrsg.) redaktionelle Bearbeitung Walter Röhrig: Die Karlsruher Verkehrsbetriebe. Eine Chronik und ein Rechenschaftsbericht. Karlsruhe 1973. S. 7.

Die technische Hochschule bestand zur damaligen Zeit im Wesentlichen aus den Gebäuden um den Ehrenhof des KIT, also unmittelbar an der heutigen Kaiserstraße gelegen.

¹⁰⁴² Vgl. ebd. S. 7.

¹⁰⁴³ Vgl. Stadtarchiv Karlsruhe, Verkehrsbetriebe Karlsruhe (Hrsg.); Koch, Manfred (Hrsg.): Mit Beiträgen von: Bindewald, Klaus; Ludwig, Dieter; Stammler, Horst u. a.: Unter Strom. Geschichte des öffentlichen Nahverkehrs in Karlsruhe. Veröffentlichungen des Karlsruher Stadtarchivs, Bd. 20. Karlsruhe 2000. S. 57.

¹⁰⁴⁴ Vgl. ebd. S. 59 ff.

ebenso die Pflicht, auch die oberleitungsfreien Abschnitte in der Kaiserstraße und der Ettlinger Straße / Karl-Friedrich-Straße zu elektrifizieren.¹⁰⁴⁵ Im September 1903 wurde die Bahn komplett auf Oberleitungsbetrieb umgestellt. 1904 wurde die Verantwortung für die Straßenbahn vom Tiefbauamt auf ein neu gegründetes städtisches Straßenbahnamt übertragen.¹⁰⁴⁶

Diesen Vorgang im Jahr 1904 kann man als die Gründung der VBK bezeichnen.

4.2 Pläne für den Wiederaufbau der Kaiserstraße nach dem II. Weltkrieg

Im zweiten Weltkrieg waren weite Teile der Karlsruher Innenstadt durch alliierte Bombenangriffe zerstört worden. Das Stadtplanungsamt der Stadt Karlsruhe schrieb daraufhin nach Kriegsende einen Wettbewerb über den Wiederaufbau und die Neugestaltung der Kaiserstraße aus.¹⁰⁴⁷ Ein einziger der zahlreichen Teilnehmer dieses Wettbewerbs, Regierungsbaumeister Fritz Platz, schlug unter anderem die Verlegung der Straßenbahn in der Kaiserstraße unter die Erde vor, doch fielen die Reaktionen auf diesen Vorschlag nicht positiv aus:¹⁰⁴⁸ „Er war damals verlacht worden: ‚Ein besserer Fastnachtsscherz‘ war der Kommentar einer Zeitung“¹⁰⁴⁹ berichteten die BNN 20 Jahre später.¹⁰⁵⁰ Die Kaiserstraße wurde in den folgenden Jahren wiederaufgebaut, aber Straßenbahn und Individualverkehr blieben oberirdische Bestandteile der Karlsruher Innenstadt.

¹⁰⁴⁵ Vgl. Ministerium des Großherzoglichen Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten: Konzession für den Bau und Betrieb einer elektrischen Straßenbahn in Karlsruhe sowie zwischen Karlsruhe und Durlach. Karlsruhe, 17. Juni 1903. Abschrift.

¹⁰⁴⁶ Vgl. Stadtarchiv Karlsruhe, Verkehrsbetriebe Karlsruhe (Hrsg.); Koch, Manfred (Hrsg.): Mit Beiträgen von: Bindewald, Klaus; Ludwig, Dieter; Stammler, Horst u. a.: Unter Strom. Geschichte des öffentlichen Nahverkehrs in Karlsruhe. Veröffentlichungen des Karlsruher Stadtarchivs, Bd. 20. Karlsruhe 2000. S. 63 ff.

¹⁰⁴⁷ Vgl. BNN Nr. 83, Stadtausgabe: „Weitsichtiges Projekt der Utopie: Verkauft die Stadt die Kaiserstraße? Studie empfiehlt Vielfachnutzung auf drei Ebenen. Kühne Gedanken zur Zukunft der Kaiserstraße.“ Karlsruhe, 06. April 1968. S. 35.

¹⁰⁴⁸ Vgl. ebd.

¹⁰⁴⁹ Zitat ebd.

¹⁰⁵⁰ Vgl. ebd.

4.3 Ein Vorkriegsproblem gewinnt erneut Aktualität – Das Problem der Albtalbahn

Das erste größere Gutachten der Stadt Karlsruhe zur Lösung zunehmender Verkehrsprobleme nach dem II. Weltkrieg war die bereits dargestellte Denkschrift zur Umgestaltung der Albtalbahn aus dem Jahr 1955 (siehe Kapitel 3.1.6).

In einer der ersten Besprechungen zur Albtalbahn forderte der dort anwesende Ettlinger Bürgermeister Rimmelspacher bereits 1953, die Albtalbahn in der Karlsruher Innenstadt unterirdisch, d. h. als U-Bahn fortzuführen, ein Ansinnen, das Oberbürgermeister Klotz wegen der damit verbundenen Kosten jedoch umgehend ablehnte.¹⁰⁵¹

4.4 1956 bis 1961 – Erstellung eines neuen Verkehrslinienplans (Hauptverkehrsstraßennetz)

1956 beauftragte die Stadt Karlsruhe Professor Feuchtinger mit der Durchführung einer Verkehrszählung. Ein Jahr später, 1957, erweiterte die Stadt Karlsruhe den Auftrag um die Überarbeitung des vorhandenen Verkehrslinienplans. Dieses Gutachten lieferte Feuchtinger 1958 ab.¹⁰⁵²

Er plädierte unter anderem dafür, die Straßenbahn aus der Kaiserstraße herauszunehmen. Aber nicht um entspanntes Flanieren und Bummeln in einer bahnfreien Fußgängerzone zu ermöglichen, sondern damit der Autoverkehr nicht länger durch die Straßenbahnen behindert würde.¹⁰⁵³

1959 erhielt Feuchtinger den Auftrag für ein Ergänzungsgutachten zum Straßennetz in Karlsruhe, das er noch im selben Jahr fertigstellte. 1960 vergab die Stadt Karlsruhe an Feuchtinger einen weiteren Auftrag, dieses Mal sollte besonderes Augenmerk auf die Umgestaltung der Kriegsstraße gelegt werden.¹⁰⁵⁴

¹⁰⁵¹ Vgl. Protokoll der Sitzung vom 29. Juli 1953 im Haus Solms in Karlsruhe. Karlsruhe 1953. S. 8. Stadtarchiv Karlsruhe. „Albtalbahn“. 1/H-Reg 4132.

¹⁰⁵² Vgl. Stadt Karlsruhe (Auftraggeber): Schaechterle, Karl-Heinz: Verkehrslinienplan. Gutachten Feuchtinger-Schaechterle. Zusammenfassung der Verkehrsuntersuchung über das künftige Hauptverkehrsstraßennetz. Durchgeführt im Auftrag der Stadtverwaltung Karlsruhe. Ulm 1961. Stadtarchiv Karlsruhe. Abt. 8 / Ds F I, Nr. 62. S. 1.

¹⁰⁵³ Vgl. WIBERA Wirtschaftsberatung Aktiengesellschaft (Hrsg.): Fuchs, Hans-Peter; Lichtenberg, Heinrich; Schellenberg, Christian; Schlotmann, Joachim: Gutachten über die zukünftige Gestaltung des öffentlichen Nahverkehrs in der Stadt Karlsruhe. Düsseldorf 1966. Hauptband. S. 24.

¹⁰⁵⁴ Vgl. Stadt Karlsruhe (Auftraggeber): Schaechterle, Karl-Heinz: Verkehrslinienplan. Gutachten Feuchtinger-Schaechterle. Zusammenfassung der Verkehrsuntersuchung über das künftige Hauptverkehrsstraßennetz. Durchgeführt im Auftrag der Stadtverwaltung Karlsruhe. Ulm 1961. Stadtarchiv Karlsruhe. Abt. 8 / Ds F I, Nr. 62. S. 1.

Ebenfalls im Jahr 1960 beschloss der Karlsruher Gemeinderat, „die umweltfreundlichere und kapazitätsmäßig geeignetere Straßenbahn“¹⁰⁵⁵ als Hauptverkehrsmittel im innerstädtischen ÖPNV beizubehalten, statt sie durch Busse zu ersetzen.¹⁰⁵⁶ Lediglich die weniger dicht besiedelten Außenbezirke sollten mit Bussen erschlossen werden.¹⁰⁵⁷

Und so kam es, dass, als „andere Großstädte noch den Traum von der autogerechten Stadt träumten, (...) Karlsruhe den Ausbau der Straßenbahn weiter betrieben [hat]. Das war Anfang der [19]60er Jahre ein mutiger und weitreichender Entschluss. Viele Kilometer neuer Straßenbahnstrecken wurden seither gebaut (...).“¹⁰⁵⁸

Mit Günther Klotz als Oberbürgermeister entschied man sich für die Straßenbahn, da eine Umstellung auf Busse für Karlsruhe nicht geeignet sei,¹⁰⁵⁹ und so ging der Ausbau des Straßenbahnnetzes mit dem Wiederaufbau der Stadt Karlsruhe „Hand in Hand“.

Im Herbst 1960 wurde der Untersuchungsauftrag erneut erweitert und – da Prof. Feuchtinger zwischenzeitlich verstorben war – von seinem Nachfolger, Karl-Heinz Schaechterle, bearbeitet.¹⁰⁶⁰ Der Auftrag lautete nunmehr: „Erarbeitung eines neuen Hauptverkehrsstraßennetzes.“¹⁰⁶¹

Schaechterle empfahl, die Innenstadt durch die Anlage eines „Entlastungsstraßenvierecks“ bestehend aus der Nordtangente, der Südtangente, einer Osttangente (dem heutigen Ostring), dem Autobahnzubringer Südwest und dem Ausbau zweier vorhandener Straßen im Westen (Reinhold-Frank-Str. und Brauerstr.) vom Individualverkehr zu entlasten.¹⁰⁶²

¹⁰⁵⁵ Zitat Gauly, Kurt: Öffentlicher Personennahverkehr zwischen Hardt und Schwarzwald. S. 29. Ohne Ortsangabe, ca. 1983. S. 28–32.

¹⁰⁵⁶ Vgl. ebd. S. 29.

¹⁰⁵⁷ Vgl. ebd. S. 29.

¹⁰⁵⁸ Zitat Stammmler, Horst: Entwurf Grußwort von Oberbürgermeister Prof. Dr. Gerhard Seiler im „Fächer-Express“ zur Inbetriebnahme der Nordbahn nach Eggenstein-Leopoldshafen. Karlsruhe 1986. AVG-Registatur. Aktenzeichen 385.16 Eröffnung Linkenheim-Hochstetten, Eggenstein Leopoldshafen.

¹⁰⁵⁹ Vgl. Stadt Karlsruhe – Stadtarchiv (Hrsg.): Asche, Susanne; Bräunche, Ernst Otto; Koch, Manfred; Schmitt, Heinz; Wagner, Christina: Karlsruhe. Die Stadtgeschichte. Karlsruhe 1998. S. 587.

¹⁰⁶⁰ Vgl. Stadt Karlsruhe (Auftraggeber): Schaechterle, Karl-Heinz: Verkehrslinienplan. Gutachten Feuchtinger-Schaechterle. Zusammenfassung der Verkehrsuntersuchung über das künftige Hauptverkehrsstraßennetz. Durchgeführt im Auftrag der Stadtverwaltung Karlsruhe. Ulm 1961. Stadtarchiv Karlsruhe. Abt. 8 / Ds F I, Nr. 62. S. 2.

¹⁰⁶¹ Zitat ebd. S. 2.

¹⁰⁶² Vgl. ebd. S. 19.



Abbildung 34: Verkehrslinienplan der Stadt Karlsruhe aus dem Jahr 1961¹⁰⁶³

Dadurch wollte Schaechterle, und in diesem Punkt unterschied er sich erheblich von seinem Vorgänger Feuchtinger, die Kaiserstraße und weitere Hauptverkehrsstraßen vom

¹⁰⁶³ Aus Aktennummer 023.1259. Stadt Karlsruhe. Hauptregistratur. 0 Allgemeine Verwaltung. 02 Gemeinde. 022 Gemeinderat. 022.4 Ausschüsse des Gemeinderates. Verkehrsausschuss. Stadtarchiv Karlsruhe. Abt. 1/H-Reg. Nr. 11052. Jahr 1948 – 1970. Heft 1.

Die roten Markierungen beziehen sich auf die Tagesordnungspunkte einer Sitzung des Verkehrsausschusses im Jahr 1967

Individualverkehr entlasten, um eine Trennung der Verkehrsströme von individuellem und öffentlichem Verkehr und eine Stärkung des Letzteren zu erreichen.¹⁰⁶⁴

„Dies bedeutet, daß ein sinnvoll angeordnetes Hauptverkehrsstraßennetz den Vorrang des öffentlichen Verkehrs in der Kaiserstr., der Karl- und der Ettlinger Str. unterstützt, sodaß eine optimale Befriedigung der Verkehrsbedürfnisse, ein Stadtorganismus erreicht werden kann.“¹⁰⁶⁵ In seiner Zusammenfassung der Gutachten von 1958, 1959 und 1961 führt er unter anderem aus: „Besonders deutlich zeigt sich die gute Abstimmung des künftigen Hauptverkehrsstraßennetzes mit dem geplanten öffentlichen Nahverkehrsnetz. Im Gegensatz zum heutigen Zustand sind künftig die stark belasteten Entlastungsstraßen – vor allem im Bereich der Innenstadt – straßenbahnfrei, während die geringer belasteten Hauptverkehrsstraßen der Innenstadt Träger des öffentlichen Nahverkehrs bleiben. Auf diese Weise wird durch das künftige Hauptverkehrsstraßennetz eine sinnvolle Trennung der Verkehrserscheinungen in den Straßen erzielt.“¹⁰⁶⁶

4.5 Die ÖPNV-Gutachten ab Mitte der Sechziger Jahre

Mit der fortschreitenden Steigerung der Leistungsfähigkeit der Computer ab Ende der Sechziger Jahre konnte man verglichen mit den früheren Jahren in der Verkehrsplanung weitaus größerer Datenmengen erheben und verarbeiten.¹⁰⁶⁷ Dies führte auch im Raum Karlsruhe dazu, dass einer Reihe von großen Untersuchungen und Gutachten in Auftrag gegeben und angefertigt wurden. Die vier wichtigsten waren dabei:

1. Die Untersuchungen von Professor Dr.-Ing. Leutzbach und seinen Mitarbeitern des Instituts für Verkehrswesen der Universität Karlsruhe über den Verkehr im Nordwesten Karlsruhes und auf der sogenannten „unteren Hardt“.¹⁰⁶⁸

¹⁰⁶⁴ Vgl. Stadt Karlsruhe (Auftraggeber): Schaechterle, Karl-Heinz: Verkehrslinienplan. Gutachten Feuchtinger-Schaechterle. Zusammenfassung der Verkehrsuntersuchung über das künftige Hauptverkehrsstraßennetz. Durchgeführt im Auftrag der Stadtverwaltung Karlsruhe. Ulm 1961. Stadtarchiv Karlsruhe. Abt. 8 / Ds F I, Nr. 62. S. 34.

¹⁰⁶⁵ Zitat ebd. S. 20.

¹⁰⁶⁶ Zitat ebd. S. 34.

¹⁰⁶⁷ Gespräch mit dem Verkehrswissenschaftler Dr. Bastian Chlond, Institut für Verkehrswesen, Karlsruher Institut für Technologie.

¹⁰⁶⁸ Vgl. Leutzbach, Wilhelm u. a.: Untersuchung über den öffentlichen Nahverkehr im Raume Karlsruhe zwischen der Stadt Karlsruhe und den Gemeinden der unteren Hardt. Teil I: Verkehrsuntersuchung untere Hardt. Und: Teil II: Verkehrsuntersuchung über die Möglichkeiten der Einführung einer Straßenbahn aus Richtung Neureut in das Straßenbahnnetz der Stadt Karlsruhe. Karlsruhe 1970.

2. Die gemeinsame Unterpflasterstraßenbahn-Untersuchung der Verkehrsbetriebe, des Tiefbauamts und des Stadtplanungsamtes.¹⁰⁶⁹
3. Zwei Gutachten der drei Experten Funck, Pampel und Schaechterle, einmal 1976 über die Verkehrsverhältnisse innerhalb der Stadt im Auftrag der Stadt Karlsruhe,¹⁰⁷⁰ und im Auftrag des Regionalverbandes Mittlerer Oberrhein 1980 über den Verkehr im Großraum Karlsruhe,¹⁰⁷¹ die sich in eine Vorstudie (1975) und die eigentliche Untersuchung teilt (1980).¹⁰⁷²

Ein Teil dieser Gutachten, Untersuchungen und Verkehrspläne beschäftigte sich auch mit den Möglichkeiten einer Verknüpfung von Eisen- und Straßenbahn.

Bis auf das Gutachten Professor Leutzbachs enthalten alle ÖPNV-Untersuchungen und -Planungen ab Mitte der 60er Jahre bis ins neue Jahrtausend in der Regel auch Überlegungen zur Untertunnelung bzw. Unterfahung der Karlsruher Innenstadt.

4.6 1966 – Überlegungen für eine U-Strab: Das Gutachten der WIBERA

Zum dritten Mal, und zum ersten Mal als ernsthafte Option, wurde die Idee, die Karlsruher Straßenbahn durch einem Tunnel unter der Innenstadt zu führen, in einem Gutachten der WIBERA, das die Stadt Karlsruhe 1960 in Auftrag gegeben hatte und das 1966 fertiggestellt wurde, beschrieben.¹⁰⁷³ „Es kann später allerdings der Zeitpunkt eintreten, in dem die Straßenbahn vom Mühlburger Tor bis zum Durlacher Tor (mit Anschluß an die Südstrecken)

¹⁰⁶⁹ Vgl. Stadt Karlsruhe; Arbeitskreis U-Strab (Hrsg.): Dorbarth, K.; Martin, E.; Meil, R.; Müller, E.: Untersuchung Unterpflasterstraßenbahn Karlsruhe (Stadtbahn). Karlsruhe, 1971.

¹⁰⁷⁰ Vgl. Funck, Rolf; Pampel, Fritz; Schaechterle, Karlheinz u. a.: Beurteilung möglicher Nahverkehrssysteme in Karlsruhe. Gutachten im Auftrag der Stadt Karlsruhe. Karlsruhe, Hamburg, München 1976.

¹⁰⁷¹ Vgl. Regionalverband Mittlerer Oberrhein (Hrsg.): Funck, Rolf; Pampel, Fritz; Schaechterle, Karlheinz u. a.: Öffentlicher Personennahverkehr in der Region Mittlerer Oberrhein. Hauptgutachten. Karlsruhe 1980.

¹⁰⁷² Vgl. Regionalverband Mittlerer Oberrhein (Hrsg.): Funck, Rolf; Pampel, Fritz; Schaechterle, Karlheinz u. a.: Vorstudie einer Untersuchung über die Möglichkeiten einer künftigen Erschließung der Region Mittlerer Oberrhein durch den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). Karlsruhe 1975.

Und vgl. Regionalverband Mittlerer Oberrhein (Hrsg.): Funck, Rolf; Pampel, Fritz; Schaechterle, Karlheinz u. a.: Öffentlicher Personennahverkehr in der Region Mittlerer Oberrhein. Hauptgutachten. Karlsruhe 1980.

¹⁰⁷³ Vgl. WIBERA Wirtschaftsberatung Aktiengesellschaft (Hrsg.): Fuchs, Hans-Peter; Lichtenberg, Heinrich; Schellenberg, Christian; Schlotmann, Joachim: Gutachten über die zukünftige Gestaltung des öffentlichen Nahverkehrs in der Stadt Karlsruhe. Düsseldorf 1966. Hauptband.

in die zweite Ebene ausweichen muss. Ob diese Möglichkeit eintreten wird (...) hängt nicht zuletzt auch von den zukünftigen Hochbaumaßnahmen in der City ab.“¹⁰⁷⁴

Für den Bau eines Straßenbahntunnels befürchteten die Mitarbeiter der WIBERA „große Schwierigkeiten südlich der Kaiserstraße nicht nur aus dem Verlauf des Landgrabens, sondern auch daraus, dass die zweite Ebene der Knotenpunkte Karlstor und Ettliger Tor bereits im Zuge des Ausbaus der Kriegsstraße belegt ist.“¹⁰⁷⁵ Deswegen hätten nach ihrer Ansicht die Tunnelrampen nördlich der Kriegsstraße gebaut werden müssen.¹⁰⁷⁶

Unter dieser Prämisse entwarfen sie drei Varianten für eine Unterpflasterstraßenbahn:

Variante A: Die Rampe in der Karlstraße würde unmittelbar nördlich des Karlstors begonnen, die Kreuzung Karl-/Amalienstraße würde ebenso bereits unterfahren wie der Landgraben auf Höhe des Stephanplatzes.¹⁰⁷⁷ Für die Einführung der Straßenbahnstrecke aus der Ettliger Straße jedoch sahen die Planer in der Karl-Friedrich-Straße keinen Platz, sodass sie die U-Strab-Rampe direkt auf den Marktplatz legen wollten.¹⁰⁷⁸

¹⁰⁷⁴ Zitat ebd. S. 26.

¹⁰⁷⁵ Zitat ebd. S. 40.

Dieser damals geplante Ausbaus der Kriegsstraße ab der zweiten Hälfte der 1960er Jahre auch umgesetzt und soll im Rahmen der sogenannten Kombilösung bis 2019 wieder beseitigt werden.

¹⁰⁷⁶ Vgl. ebd. S. 40.

¹⁰⁷⁷ Vgl. ebd. S. 40.

¹⁰⁷⁸ Vgl. ebd. S. 40.

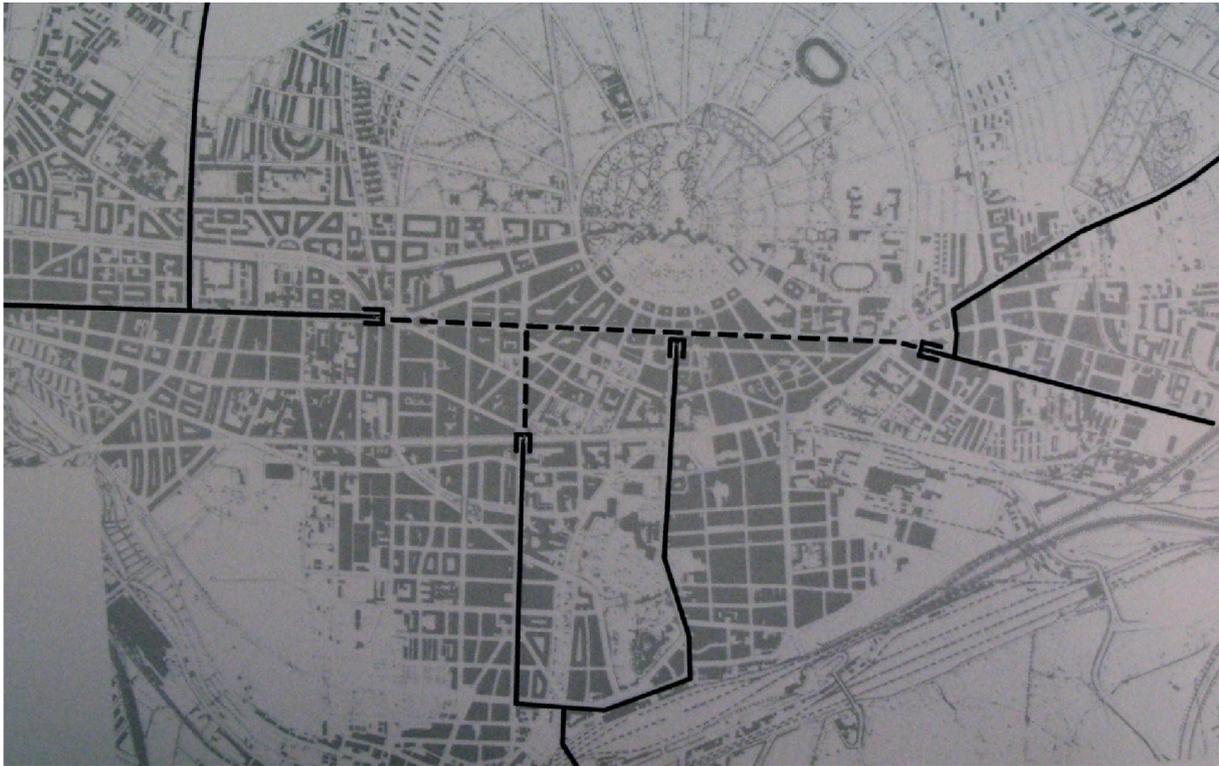


Abbildung 35: U-Strab-Tunnel-Variante A, WIBERA-Gutachten¹⁰⁷⁹

Für den Fall, dass man diese Lösung nicht in Betracht ziehen wollte,¹⁰⁸⁰ entwickelten die Mitarbeiter der WIBERA zwei alternative, von der Variante A leicht abgewandelte unterirdische Linienführungen:

Variante B: „Die Straßenbahn wird ebenerdig durch die Baumeisterstraße zum Rüppurrer Tor geführt und findet auf einer Rampe im Zuge der künftigen Verlängerung der Rüppurrer Straße¹⁰⁸¹ nördlich des Landgrabens Anschluß an die Unterpflasterstrecke der Kaiserstraße.“¹⁰⁸²

¹⁰⁷⁹ Aus: WIBERA Wirtschaftsberatung Aktiengesellschaft (Hrsg.): Fuchs, Hans-Peter; Lichtenberg, Heinrich; Schellenberg, Christian; Schlotmann, Joachim: Gutachten über die zukünftige Gestaltung des öffentlichen Nahverkehrs in der Stadt Karlsruhe. Düsseldorf 1966. Hauptband. Anlage 28. Stadtarchiv Karlsruhe. Abt. 8 / Ds F I, Nr. 498.

¹⁰⁸⁰ Eine U-Bahn-Rampe hätte mitten auf dem Markplatz, vor dem nach der Zerstörung des II. Weltkriegs gerade erst wieder aufgebauten klassischen Weinbrenner'schen Ensemble gelegen.

¹⁰⁸¹ Bei dieser damals noch geplanten Verlängerung der Rüppurrer Straße handelt es sich um die heutige Fritz-Erler-Straße, die im Zuge der sogenannten Altstadtsanierung bzw. des Abriss des größten Teils des „Dörfles“ angelegt wurde.

¹⁰⁸² Zitat WIBERA Wirtschaftsberatung Aktiengesellschaft (Hrsg.): Fuchs, Hans-Peter; Lichtenberg, Heinrich; Schellenberg, Christian; Schlotmann, Joachim: Gutachten über die zukünftige Gestaltung des öffentlichen Nahverkehrs in der Stadt Karlsruhe. Düsseldorf 1966. Hauptband. S. 40.

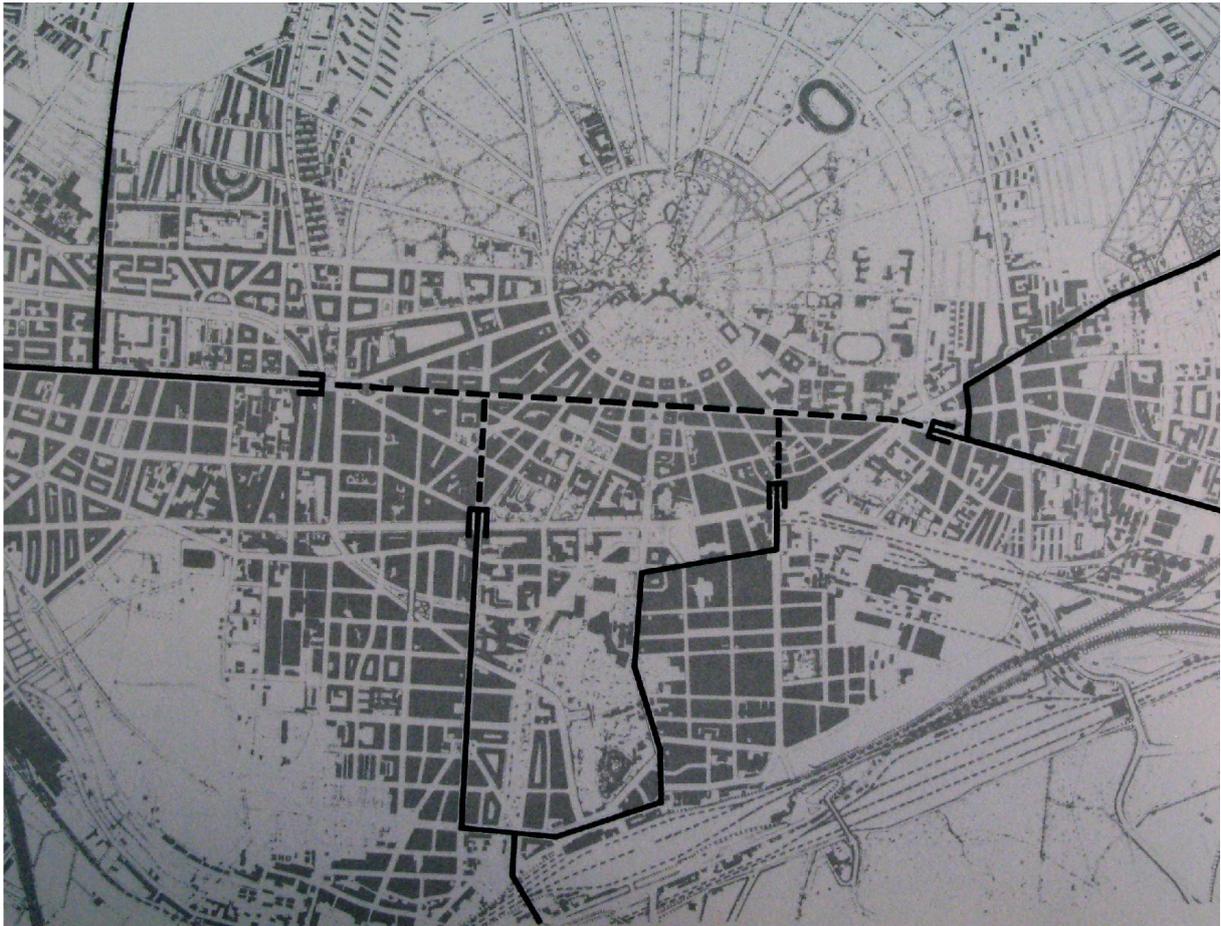


Abbildung 36: U-Strab-Tunnel-Variante B, WIBERA-Gutachten¹⁰⁸³

Variante C: „Die Rampe wird im Zuge der Ettlinger Straße südlich des Ettliger Tors und eine Schleife nach Osten zu Unterführung der Kriegsstraße (2. Ebene) zwischen Ettliger Tor und Ruppurrer Tor und des Landgrabens in Höhe der Hebelstraße verlegt. Diese Lösung würde jedoch wesentlich höhere Kosten als die zu 1)¹⁰⁸⁴ genannten verursachen.“¹⁰⁸⁵

¹⁰⁸³ Aus: WIBERA Wirtschaftsberatung Aktiengesellschaft (Hrsg.): Fuchs, Hans-Peter; Lichtenberg, Heinrich; Schellenberg, Christian; Schlotmann, Joachim: Gutachten über die zukünftige Gestaltung des öffentlichen Nahverkehrs in der Stadt Karlsruhe. Düsseldorf 1966. Hauptband. Anlage 29. Stadtarchiv Karlsruhe. Abt. 8 / Ds F I, Nr. 498.

¹⁰⁸⁴ Mit „1)“ ist Variante A gemeint.

¹⁰⁸⁵ Zitat WIBERA Wirtschaftsberatung Aktiengesellschaft (Hrsg.): Fuchs, Hans-Peter; Lichtenberg, Heinrich; Schellenberg, Christian; Schlotmann, Joachim: Gutachten über die zukünftige Gestaltung des öffentlichen Nahverkehrs in der Stadt Karlsruhe. Düsseldorf 1966. Hauptband. S. 40.

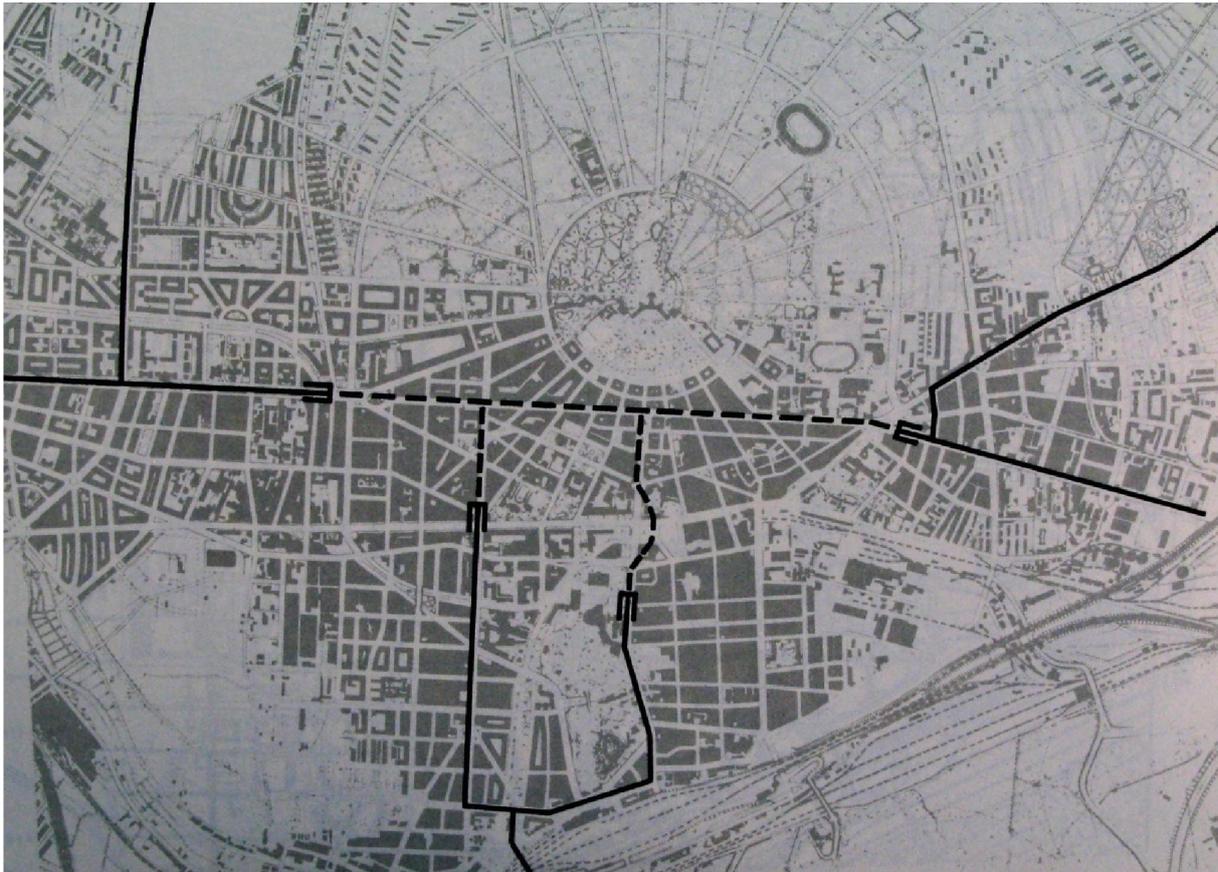


Abbildung 37: U-Strab-Tunnel-Variante C, WIBERA-Gutachten¹⁰⁸⁶

Die baldige Umsetzung dieser Pläne wurde jedoch nicht empfohlen: „Soweit voraussehbar, besteht bei Durchführung des Verkehrslinienplans¹⁰⁸⁷ ohne Unterpflasterbahn, durch den ja bereits – in Verbindung mit den Straßenverkehrsplanungen – weitgehende Erleichterungen verwirklicht werden, innerhalb der nächsten 20 Jahre keine Notwendigkeit, Unterpflasterstrecken zu bauen.“¹⁰⁸⁸

Grundsätzlich vertraten die Gutachter der WIBERA auch damals schon die Meinung, dass der öffentliche Verkehr gegenüber dem Individualverkehr bevorrechtigt werden müsse,¹⁰⁸⁹ denn „eine Vernachlässigung des öffentlichen Verkehrs würde schwerwiegende Folgen haben, wie sich in einigen Städten der USA gezeigt hat. Öffentliche Verkehrsmittel haben den geringsten spezifischen Raumbedarf in fließenden Verkehr; auch verursachen sie in den kritischen

¹⁰⁸⁶ Aus: WIBERA Wirtschaftsberatung Aktiengesellschaft (Hrsg.): Fuchs, Hans-Peter; Lichtenberg, Heinrich; Schellenberg, Christian; Schlotmann, Joachim: Gutachten über die zukünftige Gestaltung des öffentlichen Nahverkehrs in der Stadt Karlsruhe. Düsseldorf 1966. Hauptband. Anlage 30. Stadtarchiv Karlsruhe. Abt. 8 / Ds F I, Nr. 498.

¹⁰⁸⁷ Gemeint ist hier der Verkehrslinienplan von Feuchtinger / Schaechterle aus dem Jahr 1961.

¹⁰⁸⁸ Zitat WIBERA Wirtschaftsberatung Aktiengesellschaft (Hrsg.): Fuchs, Hans-Peter; Lichtenberg, Heinrich; Schellenberg, Christian; Schlotmann, Joachim: Gutachten über die zukünftige Gestaltung des öffentlichen Nahverkehrs in der Stadt Karlsruhe. Düsseldorf 1966. Hauptband. S. 39.

¹⁰⁸⁹ Vgl. ebd. S. 1.

Verkehrszonen kaum ruhenden Verkehr.“¹⁰⁹⁰ Sie forderten jedoch auch, dass der „öffentliche Verkehr (...) seinerseits soweit auf die Erfordernisse des allgemeinen Straßenverkehrs Rücksicht nehmen [solle], als der Verkehrsfluss und die Qualität der Verkehrsbedienung durch Wahl anderer Trassen oder durch Wechsel des Verkehrsmittels verbessert werden kann“,¹⁰⁹¹ weswegen die Planung des öffentlichen Verkehrs mit den übrigen Planungen abgestimmt sein müsse.¹⁰⁹² Außerdem vertraten sie die Ansicht, dass stets die wirtschaftlichere Lösung gewählt werden müsse, auch könnten die Kosten des öffentlichen Nahverkehrs nur im Rahmen der gesamten Verkehre beurteilt werden.¹⁰⁹³

Deswegen plädierten sie in ihrem Gutachten in der Regel für Busse gegenüber der Straßenbahn als das bessere Verkehrsmittel und kritisierten den nach dem zweiten Weltkrieg in Karlsruhe eingeschlagenen Weg im ÖPNV: „Rd. 92 % aller Beförderungsfälle entfielen 1961 auf die Straßenbahn einschließlich der Albtalbahn. Die Buslinien erfüllen überwiegend Zubringeraufgaben zur Straßenbahn. (...) Uns ist keine Stadt von der Bedeutung Karlsruhes bekannt, die das Verkehrsnetz des Stadtkerns heute noch ausschließlich mit Straßenbahnen befährt.“¹⁰⁹⁴ Darüber hinaus verweisen sie auf die ihrer Meinung nach höhere Reisegeschwindigkeiten der Busse gegenüber einer Straßenbahn an der Oberfläche, unter anderem, da sich mit Bussen Schnellbuslinien einrichten ließen, was mit Straßenbahnen wegen der mangelnden Überholmöglichkeiten nicht möglich sei.¹⁰⁹⁵

Dennoch widersprachen sie der Ansicht Feuchtingers, die Straßenbahn solle aus der Kaiserstraße verbannt werden: „Das Fernhalten des öffentlichen Nahverkehrs von der Kaiserstraße würde für die Fahrgäste unzumutbare Nachteile bringen. Jede Planung des öffentlichen Nahverkehrs in Karlsruhe muß (...) die Konzentration des Straßenbahnverkehrs auf die Kaiserstraße hin als unabänderlich voraussetzen.“¹⁰⁹⁶

¹⁰⁹⁰ Zitat ebd. S. 1.

¹⁰⁹¹ Zitat ebd. S. 1.

¹⁰⁹² Vgl. ebd. S. 1.

¹⁰⁹³ Vgl. ebd. S. 2.

¹⁰⁹⁴ Zitat ebd. S. 3.

¹⁰⁹⁵ Vgl. ebd. S. 23.

Die Praxis in Karlsruhe zeigt, dass es mit kurzen drei-gleisigen Abschnitten (z. B. an der Haltestelle Knielinger Allee und am Bahnhof Battstraße in Rüppurr) sowie mit Fahrplan-mäßiger Optimierung und differenzierten Signal- und Ampelschaltungen doch geht.

¹⁰⁹⁶ Zitat ebd. S. 8.

Außerdem wurde festgestellt, dass die Straßenbahn über einen hohen Anteil an eigenem Bahnkörper verfüge, der günstige Voraussetzungen für eine flüssige Verkehrsentwicklung schaffe, weswegen eine Umstellung auf O-Bus abgelehnt wurde.¹⁰⁹⁷

Hinzu kam nach Beobachtung der WIBERA: „Der Bus ist im Bewußtsein der Karlsruher Bürger ein zweitrangiges Verkehrsmittel.“¹⁰⁹⁸ Die Experten bemerkten weiter, dass das nicht überall so sei¹⁰⁹⁹ und führten dieses auf den durch die Zubringercharakter des Karlsruher Busnetzes und den dadurch hervorgerufenen Zwang zum Umsteigen zurück.¹¹⁰⁰ Wo dieses nicht so sei, beispielsweise in Berlin, sei der Bus das verglichen mit Straßenbahn oder U-Bahn beliebtere Verkehrsmittel.¹¹⁰¹

Ein Vorschlag der WIBERA war, die Straßenbahnstrecke aus der Reinhold-Frank-Straße und der östlichen Moltkestraße zurückzubauen und stattdessen das städtische Klinikum und die Nordweststadt über eine Linienführung zunächst durch Kaiserallee und ab der Haltestelle Yorckstraße durch die Blücherstraße anzuschließen. Ab der Kreuzung Blücher-/Moltkestraße sollte die Straßenbahn weiter auf einer neu zu bauenden Strecke etwa 2,5 km nach Norden entlang der Nordweststadt und des zur Bebauung vorgesehenen alten Flughafens gebaut werden, da hier der Bau eines unabhängigen Bahnkörpers möglich sei.¹¹⁰² Dieses wurde jedoch nur für den Fall empfohlen, dass in Karlsruhe grundsätzlich die Straßenbahn beibehalten werden sollte. Grundsätzlich hielt man jedoch auch hier den Bus für das wirtschaftlichere Verkehrsmittel. Die Strecke durch die Moltkestraße Richtung Westen zur Wendeschleife an der Neureuter Straße sollte jedoch aus wirtschaftlichen Gründen auf jeden Fall abgebaut und durch Busverkehr ersetzt werden.¹¹⁰³

Auch seien die Gleise in der östlichen Moltkestraße so erneuerungsbedürftig, dass sie einerseits sofort gewechselt werden müssten, was sich andererseits wegen des im Verkehrslinienplan vorgesehenen Ausbaus der Moltkestraße zu einer Hauptverkehrsstraße wirtschaftlich nicht mehr lohnen würde. Immerhin konnten sich die Gutachter jedoch vorstellen, bis zum Beginn des Umbaus der Moltkestraße, die Straßenbahngleise zwischen

¹⁰⁹⁷ Vgl. ebd. S. 22.

¹⁰⁹⁸ Zitat ebd. S. 22.

¹⁰⁹⁹ Vgl. ebd. S. 23.

¹¹⁰⁰ Vgl. ebd. S. 22.

¹¹⁰¹ Vgl. ebd. S. 23.

¹¹⁰² Vgl. WIBERA Wirtschaftsberatung Aktiengesellschaft (Hrsg.): Fuchs, Hans-Peter; Lichtenberg, Heinrich; Schellenberg, Christian; Schlotmann, Joachim: Gutachten über die zukünftige Gestaltung des öffentlichen Nahverkehrs in der Stadt Karlsruhe. Düsseldorf 1966. Ergänzungsband. S. 57.

¹¹⁰³ Vgl. ebd. S. 70.

Blücherstraße und Neureuter Straße in der Moltkestraße für den Linienverkehr zu belassen.¹¹⁰⁴

Eine eventuelle Verlängerung der Straßenbahn entlang der Nordweststadt bis Neureut wurde aus wirtschaftlichen Gründen abgelehnt und stattdessen empfohlen, die Bahn- und Postbusse durch sogenannte Schnellbusse der VBK zu ersetzen, die zwischen Neureut und der Karlsruher Innenstadt nicht mehr anhalten sollten, um die Reisezeit zu verkürzen.¹¹⁰⁵

Gleiches galt auch für die Anbindung von Forchheim und Mörsch sowie Grötzingen und Berghausen. Auch für diese Relationen wurde eine Straßenbahnverbindung als unwirtschaftlich abgelehnt und stattdessen die Einrichtung bzw. Verbesserung der Busverbindungen empfohlen.¹¹⁰⁶

Zwar seien finanziellen Kennzahleneiner Straßenbahn nach Forchheim und Mörsch besser als die einer Straßenbahn nach Neureut, aber eben nicht gut genug.¹¹⁰⁷

Auch der Stadtteil Oberreut sollte aus Kostengründen nicht, wie von der Stadtverwaltung vorgesehen, mit der Straßenbahn, sondern nur mit Bussen angebunden werden.¹¹⁰⁸

Insgesamt empfahlen die Gutachter, das Straßenbahnnetz zu verkleinern.¹¹⁰⁹ „Ein Übergang zum Busbetrieb ist nicht nur in neu zu erschließenden Siedlungsgebieten, sondern auch für Teile des bestehenden Straßenbahnnetzes geplant. Die Netzlänge der Straßenbahn wird trotz der hinzu kommenden Flugplatzerschließung¹¹¹⁰ nur noch rund 32 km (statt heute rd. 40 km) betragen.“¹¹¹¹

Die Umstellung auf Busverkehr wurde vorgeschlagen, obwohl nach eigenen Berechnungen die Kosten der Busanbindungen zur damaligen Zeit und dem damaligen Verkehrsaufkommen

¹¹⁰⁴ Vgl. WIBERA Wirtschaftsberatung Aktiengesellschaft (Hrsg.): Fuchs, Hans-Peter; Lichtenberg, Heinrich; Schellenberg, Christian; Schlotmann, Joachim: Gutachten über die zukünftige Gestaltung des öffentlichen Nahverkehrs in der Stadt Karlsruhe. Düsseldorf 1966. Hauptband. S. 46.

¹¹⁰⁵ Vgl. WIBERA Wirtschaftsberatung Aktiengesellschaft (Hrsg.): Fuchs, Hans-Peter; Lichtenberg, Heinrich; Schellenberg, Christian; Schlotmann, Joachim: Gutachten über die zukünftige Gestaltung des öffentlichen Nahverkehrs in der Stadt Karlsruhe. Düsseldorf 1966. Ergänzungsband. S. 43 ff.

¹¹⁰⁶ Vgl. ebd. S. 43 ff.

¹¹⁰⁷ Vgl. ebd. S. 45 f.

¹¹⁰⁸ Vgl. WIBERA Wirtschaftsberatung Aktiengesellschaft (Hrsg.): Fuchs, Hans-Peter; Lichtenberg, Heinrich; Schellenberg, Christian; Schlotmann, Joachim: Gutachten über die zukünftige Gestaltung des öffentlichen Nahverkehrs in der Stadt Karlsruhe. Düsseldorf 1966. Hauptband. S. 34 f.

¹¹⁰⁹ Vgl. ebd. S. 27.

¹¹¹⁰ Gemeint war damit der heutige Streckenabschnitt der S1/S11 entlang der Nordweststadt zwischen den Haltestellen Städtisches Klinikum und Haus Bethlehem.

¹¹¹¹ Zitat ebd. S. 27.

nur etwa 7 % unter denen der Straßenbahn lag.¹¹¹² Ein Argument für die Straßenbahn jedoch fanden die Gutachter doch: Im Krisenfall sei die Gefahr der Beschlagnahme der Fahrzeuge bei der Straßenbahn geringer als bei Bussen.¹¹¹³

Im Einzelnen wurde vorgeschlagen, das „bisherige Straßenbahnnetz (...) aus wirtschaftlichen und verkehrlichen Gründen um folgende Strecken (...) [zu verkürzen]“¹¹¹⁴:

- a) „Strecken mit relativ geringer Verkehrsnachfrage, die mit Bussen verkehrlich gleichwertig und wirtschaftlich eindeutig besser bedient werden können:

Rüppurrer Straße

Kühler Krug – Schillerstraße

Entenfang – Mathystraße (bis Ettlinger Straße)

- b) Strecken, deren Beseitigung im Interesse der Straßenverkehrsplanung angeraten oder notwendig ist:

Kühler Krug – Weinbrennerplatz¹¹¹⁵

Moltkestraße

- c) Strecken, deren Beseitigung aus wirtschaftlichen und verkehrlichen Gründen erforderlich ist:

Ettlinger Tor – Durlacher Tor

Rintheim – Schlachthof¹¹¹⁶

Zum Ausgleich sollten Buslinien direkt in die Innenstadt fahren. „Der Bus wird nicht mehr in erster Linie nur als Zubringer zur Straßenbahn eingesetzt – und damit praktisch auf die

¹¹¹² Vgl. WIBERA Wirtschaftsberatung Aktiengesellschaft (Hrsg.): Fuchs, Hans-Peter; Lichtenberg, Heinrich; Schellenberg, Christian; Schlotmann, Joachim: Gutachten über die zukünftige Gestaltung des öffentlichen Nahverkehrs in der Stadt Karlsruhe. Düsseldorf 1966. Ergänzungsband. S. 65 ff.

¹¹¹³ Vgl. ebd.

¹¹¹⁴ Zitat WIBERA Wirtschaftsberatung Aktiengesellschaft (Hrsg.): Fuchs, Hans-Peter; Lichtenberg, Heinrich; Schellenberg, Christian; Schlotmann, Joachim: Gutachten über die zukünftige Gestaltung des öffentlichen Nahverkehrs in der Stadt Karlsruhe. Düsseldorf 1966. Hauptband. S. 27.

¹¹¹⁵ Dieser Abschnitt ist Teil der Strecken Kühler Krug – Schillerstraße und Entenfang – Mathystraße.

¹¹¹⁶ Zitat WIBERA Wirtschaftsberatung Aktiengesellschaft (Hrsg.): Fuchs, Hans-Peter; Lichtenberg, Heinrich; Schellenberg, Christian; Schlotmann, Joachim: Gutachten über die zukünftige Gestaltung des öffentlichen Nahverkehrs in der Stadt Karlsruhe. Düsseldorf 1966. Hauptband. S. 27 f.

Außenbezirke verwiesen –, sondern er übernimmt die Bedienung der ihm zugewiesenen Ströme in verkehrsgerechter Weise, indem die Linien auch in die City hereingeführt und darüber hinaus z. T. zu Durchmesserlinien verbunden werden“.¹¹¹⁷ Zu diesem Zweck sollte am Ettlinger Tor, nördlich der Kriegsstraße, und zwar dort, wo heute ECE und das frühere Postgiroamt liegen, ein zentraler Omnibusbahnhof gebaut werden, jedoch nur zum Ein- und Aussteigen der Fahrgäste, nicht als vollwertiger Rendezvouspunkt. Die Bereitstellung von Fahrzeugen und das Warten auf Anschlüsse war nicht eingeplant, damit keine allzu große Fläche benötigt würde.¹¹¹⁸ Die westliche Waldstadt sollte zum Beispiel von einer Buslinie erschlossen werden, die direkt auf dem Schlossplatz enden sollte, um die Gesamtreisezeit zu verkürzen.¹¹¹⁹ Auf diese Weise sollten direkte und schnelle umsteigefreie Busverbindungen geschaffen werden.

Das WIBERA-Gutachten wurde nach den vorhandenen Unterlagen nicht erörtert, weder im Karlsruher Gemeinderat¹¹²⁰ noch im Verkehrsausschuss der Stadt Karlsruhe¹¹²¹ und auch nicht im Werkausschuss der Stadtwerke, zu denen die VBK bis 1997 gehörten.¹¹²² Die Existenz dieses Gutachtens oder zumindest sein Ergebnis scheint einfach verschwiegen worden zu sein. Der dieses Gutachten in „Unter Strom“ beschreibende Autor Walter Vögele¹¹²³ vertritt die Ansicht, es sei schon von den „städtischen Ämtern“ erkannt worden, „daß für einen zukunftsweisenden Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs dieses Konzept keine tragfähige Basis sein konnte.“¹¹²⁴ Das kann man nicht ausschließen.

Dieter Ludwig und Manfred Halle berichten jedoch etwas anderes: Klotz habe im Kreise von Kollegen stolz verkündet, dass er – im Gegensatz zu allen anderen – noch neue

¹¹¹⁷ Zitat ebd. S. 27.

¹¹¹⁸ Vgl. ebd. S. 37 f.

¹¹¹⁹ Vgl. ebd. S. 36 f.

¹¹²⁰ Vgl. Stadtarchiv Karlsruhe, Verkehrsbetriebe Karlsruhe (Hrsg.); Koch, Manfred (Hrsg.): Mit Beiträgen von: Bindewald, Klaus; Ludwig, Dieter; Stammler, Horst u. a.: Unter Strom. Geschichte des öffentlichen Nahverkehrs in Karlsruhe. Veröffentlichungen des Karlsruher Stadtarchivs, Bd. 20. Karlsruhe 2000. S. 223.

¹¹²¹ Vgl. Akten Verkehrsausschuss von Januar 1965 bis .Stadtarchiv Karlsruhe. Abt. 1/H-Reg. Nr. 4144, Heft 1

Und Aktennummer 023.1259. Stadt Karlsruhe. Hauptregistratur. 0 Allgemeine Verwaltung. 02 Gemeinde. 022 Gemeinderat. 022.4 Ausschüsse des Gemeinderates. Verkehrsausschuss. Stadtarchiv Karlsruhe. Abt. 1/H-Reg. Nr. 11052. Jahr 1948 – 1970. Heft 1.

¹¹²² Vgl. Stadt Karlsruhe: Akten Werkausschuss 1966 und 1967. VBK-Registratur. Aktenzeichen 101/7 Werkausschuß.

¹¹²³ Vgl. Stadtarchiv Karlsruhe, Verkehrsbetriebe Karlsruhe (Hrsg.); Koch, Manfred (Hrsg.): Mit Beiträgen von: Bindewald, Klaus; Ludwig, Dieter; Stammler, Horst u. a.: Unter Strom. Geschichte des öffentlichen Nahverkehrs in Karlsruhe. Veröffentlichungen des Karlsruher Stadtarchivs, Bd. 20. Karlsruhe 2000.S. 223.

¹¹²⁴ Vgl. ebd. S. 223.

Straßenbahnstrecken bauen ließ¹¹²⁵ und sämtliche Gutachten, die für die Straßenbahn und ihren Ausbau negativ waren, deswegen schlicht und einfach ignorierte und sie, wie Dieter Ludwig sich ausdrückt, in die unterste Schublade steckte und auch dieses Gutachten, wie alle anderen straßenbahnkritischen Untersuchungen, sozusagen „verschwinden“ ließ.¹¹²⁶ Aus heutiger Sicht mag ein derartiges Vorgehen überraschen, aber es entspricht dem Regierungsstil von Günther Klotz. So schrieb Klotz, nachdem er 1969 verkündet hatte, nicht mehr als Kandidat bei der Oberbürgermeisterwahl 1970 anzutreten (schon diese Ankündigung wurde allgemein als „Rücktritt“ aufgenommen¹¹²⁷): „Die Umstellung von einer souveränen Amtsführung auf das nun auf allen Gebieten modern werdende angeblich demokratische Heckmeck will mir ohnedies nicht gelingen.“¹¹²⁸

Ein Vorschlag aus dem vorgenannten Gutachten wurde jedoch im Verkehrsausschuss – ohne Angabe der Herkunft – im Jahr 1967 vom Stadtplanungsamt vorgestellt und beraten¹¹²⁹ und tauchte dann auch 1968 im Gutachten von Professor Leutzbach wieder auf: die Herausnahme der Straßenbahn aus der Reinhold-Frank- und der östlichen Moltkestraße, um sie stattdessen durch die Kaiserallee und die Blücherstraße zum Städtischen Klinikum zu führen.¹¹³⁰

¹¹²⁵ Vgl. VGB Verlagsgruppe Bahn – Rio Grande Video. JS-Filmproduktion: Video-Express 94. Redaktion Joachim Schmidt, Wolfgang Schumacher. Fürstenfeldbruck 2009. Minute 23 f.

¹¹²⁶ Vgl. ebd. Minute 24.

Ganz verschwunden ist das Gutachten der WIBERA aber nicht. Im Stadtarchiv ist es noch vorhanden und es ist sowohl in der 1989 veröffentlichten Untersuchung der Stadt Karlsruhe zur U-Strab als auch in der 1999 vom Stadtplanungsamt herausgegebenen Schrift „Aspekte der Stadtplanung. Bisherige Untersuchungen zum öffentlichen Personennahverkehr in Karlsruhe“ mit aufgeführt.

Vgl. Stadt Karlsruhe, Mitteilungen Bürgermeisteramt; Dezernate II und IV: U-Strab in Karlsruhe. Studie über Möglichkeiten einer unterirdischen Straßenbahn in der Innenstadt. Nr. 25. Mai 1989. Karlsruhe 1989.

Und Stadt Karlsruhe, Stadtplanungsamt: Aspekte der Stadtplanung. Bisherige Untersuchungen zum öffentlichen Personennahverkehr in Karlsruhe. Nr. 21. Karlsruhe 1999.

¹¹²⁷ Vgl. BNN Nr. 65: „,Wer zu früh Recht hat, kriegt Schläge‘. Zum 100. Geburtstag des Karlsruher Wiederaufbau-Oberbürgermeisters Günther Klotz.“ Karlsruhe, 19./20. März 2011. S. 29.

¹¹²⁸ Zitiert nach: ebd.

¹¹²⁹ Vgl. Niederschrift vom 10. Februar 1967 über die Sitzung des Verkehrsausschusses am Donnerstag, den 09. Februar 1967 um 15.30 Uhr im Haus Solms unter dem Vorsitz von Oberbürgermeister G. Klotz. S. 1. In: Akten Verkehrsausschuss von Januar 1965 bis . Stadtarchiv Karlsruhe. Abt. I/H-Reg. Nr. 4144, Heft 1.

¹¹³⁰ Vgl. WIBERA Wirtschaftsberatung Aktiengesellschaft (Hrsg.): Fuchs, Hans-Peter; Lichtenberg, Heinrich; Schellenberg, Christian; Schlotmann, Joachim: Gutachten über die zukünftige Gestaltung des öffentlichen Nahverkehrs in der Stadt Karlsruhe. Düsseldorf 1966. Hauptband. S. 46.

Und vgl. Leutzbach, Wilhelm u. a.: Untersuchung über den öffentlichen Nahverkehr im Raume Karlsruhe zwischen der Stadt Karlsruhe und den Gemeinden der unteren Hardt. Teil I: Verkehrsuntersuchung über die Einführung einer Straßenbahn aus Richtung Neureut in das Straßenbahnnetz der Stadt Karlsruhe. Karlsruhe 1970.

Schon 1956 war der zu schwach belastete Streckenabschnitt Ebertstraße – Beiertheim aus wirtschaftlichen Gründen stillgelegt, abgebaut und auf Busse umgestellt worden.¹¹³¹ 1964 wurde die Strecke Rüppurrer Tor – Ettlinger Tor,¹¹³² vor allem auch im Hinblick auf die geplante Umgestaltung der Kriegsstraße Ende der 1960er / Anfang der 1970er Jahre stillgelegt.¹¹³³ Doch das waren Ausnahmen.

Auch durch das Gutachten der WIBERA änderte sich am Festhalten an der Straßenbahn nichts. Denn statt sich an die Empfehlung der WIBERA zu halten, wurden im Gegensatz zu den Ergebnissen des Gutachtens – vorher und nachher – neue Strecken gebaut und in Betrieb genommen, wobei Klotz und die Verkehrsbetriebe wohl stets die gleichen Ziele verfolgten.¹¹³⁴

- Eine 1957 als Nachfolger der Meterspurbahn neugebaute normalspurige Straßenbahn von der Stadtmitte durch die Haid-und-Neu-Straße bis zum Hauptfriedhof und weiter zur heutigen Wendeschleife Hirtenweg.¹¹³⁵
- Eine in zwei Abschnitten erfolgte Verlängerung der Strecke (1960 und 1963) bis zur Haltestelle Jägerhaus in der Waldstadt (siehe Kapitel 3.6.2).¹¹³⁶
- 1967 wurde die Straßenbahnstrecke in Knielingen von der Herweghstraße bis zur Rheinbergstraße verlängert.¹¹³⁷
- 1969 wurde im Rahmen der Altstadtsanierung die Fritz-Erlers-Straße mit einer Straßenbahnlinie auf besonderem Bahnkörper in der Mitte zwischen den jeweils zwei Fahrspuren des Individualverkehrs pro Richtung versehen.¹¹³⁸

¹¹³¹ Vgl. Stadtwerke Karlsruhe – Verkehrsbetriebe (Hrsg.): Verkehrsbetriebe Karlsruhe und Geyer, Wolfram-Christian: 100 Jahre Straßenbahn Karlsruhe. 1877 – 1977. Karlsruhe 1977. S. 49.

¹¹³² Vgl. Stadtarchiv Karlsruhe, Verkehrsbetriebe Karlsruhe (Hrsg.); Koch, Manfred (Hrsg.): Mit Beiträgen von: Bindewald, Klaus; Ludwig, Dieter; Stammler, Horst u. a.: Unter Strom. Geschichte des öffentlichen Nahverkehrs in Karlsruhe. Veröffentlichungen des Karlsruher Stadtarchivs, Bd. 20. Karlsruhe 2000. S. 226.

Im weiteren Verlauf durch die Kapellenstraße wurde jedoch nur der Linienverkehr eingestellt, die Strecke blieb als Umleitung erhalten.

¹¹³³ Vgl. WIBERA Wirtschaftsberatung Aktiengesellschaft (Hrsg.): Fuchs, Hans-Peter; Lichtenberg, Heinrich; Schellenberg, Christian; Schlotmann, Joachim: Gutachten über die zukünftige Gestaltung des öffentlichen Nahverkehrs in der Stadt Karlsruhe. Düsseldorf 1966. Hauptband. S. 43.

¹¹³⁴ Interview / Äußerung Carsten Strähle am 22. August 2010.

¹¹³⁵ Vgl. Stadtwerke Karlsruhe – Verkehrsbetriebe (Hrsg.): Verkehrsbetriebe Karlsruhe und Geyer, Wolfram-Christian: 100 Jahre Straßenbahn Karlsruhe. 1877 – 1977. Karlsruhe 1977. S. 49.

¹¹³⁶ Der in der Ära Klotz, hauptsächlich auf dessen Initiative hin gebaute neue Stadtteil Waldstadt, war 1960 mit einer Straßenbahnlinie (bis zur Glogauer Straße) an den ÖPNV angebunden worden., Vgl. ebd. S. 49.

¹¹³⁷ Vgl. ebd. S. 49.

- 1970 folgte der Wiederanschluss (inklusive der Modernisierung) der Strecke nach Rintheim an das Karlsruher Straßenbahnnetz, jetzt über den Hauptfriedhof und die Tullastraße.¹¹³⁹

4.7 1968 – Oberbürgermeister Klotz: Eine U-Strab in fünf bis sieben Jahren

Im Frühjahr 1968 wurden mehrere Gutachten zur Zukunft der Karlsruher Kaiserstraße, die die Werbegemeinschaft Karlsruhe e. V. in Auftrag gegeben hatte, der Öffentlichkeit vorgestellt.¹¹⁴⁰

In dem Gutachten des Architekturbüros Fritz Platz/Bodo Gsedl, in der ersten Aprilwoche 1968 präsentiert, wurde eine vollkommene Umgestaltung der Kaiserstraße vorgeschlagen. Die Kaiserstraße sollte sich über insgesamt drei Ebenen erstrecken.¹¹⁴¹ „Die Straßenbahn und der motorisierte Verkehr wird zwischen Mühlburger Tor und Durlacher Tor in den ‚Keller‘ gelegt. Für den Kraftfahrzeugverkehr gibt es in beiden Richtungen zwei Fahrbahnen, genau wie heute. Am Marktplatz und an der Karlstraße werden Ein- und Ausfahrten gelegt“,¹¹⁴² fassten die BNN die Pläne für die unterirdische Verkehrsführung zusammen. Die mittlere Ebene, die auf dem Niveau der bisherigen Kaiserstraße liegen sollte, wollten die Architekten in eine Fußgängerzone verwandeln, in der durch Promenaden-Cafés, Buden, Kioske und öffentliche Einrichtungen eine Art Basar entstehen sollte.¹¹⁴³ Die oberste Ebene sollte dem Pkw-Verkehr als Parkplatz zur Verfügung stehen und gleichzeitig als Überdachung der Fußgängerzone dienen, um den Besuchern unabhängig von Wettereinflüssen das Promenieren zu ermöglichen.¹¹⁴⁴ Die insgesamt 1.500 Parkplätze sollten den Anliegern in der Kaiserstraße zum Erwerb oder zur Miete angeboten werden, wodurch auch zumindest eine Teilfinanzierung der Umbaukosten erreicht werden sollte.¹¹⁴⁵

¹¹³⁸ Vgl. ebd. S. 49.

¹¹³⁹ Vgl. ebd. S. 49.

¹¹⁴⁰ Vgl. BNN Nr. 107, Stadtausgabe: „Ein neues Projekt für die ‚Kaiserstraße von morgen‘? ‚West-Center‘ soll westliche Kaiserstraße beschließen“ Karlsruhe, 07. Mai 1968. S. 15.

¹¹⁴¹ Vgl. BNN Nr. 83, Stadtausgabe: „Weitsichtiges Projekt der Utopie: Verkauft die Stadt die Kaiserstraße? Studie empfiehlt Vielfachnutzung auf drei Ebenen. Kühne Gedanken zur Zukunft der Kaiserstraße.“ Karlsruhe, 06. April 1968. S. 35.

¹¹⁴² Zitat ebd.

¹¹⁴³ Vgl. ebd.

¹¹⁴⁴ Vgl. ebd.

¹¹⁴⁵ Vgl. ebd.

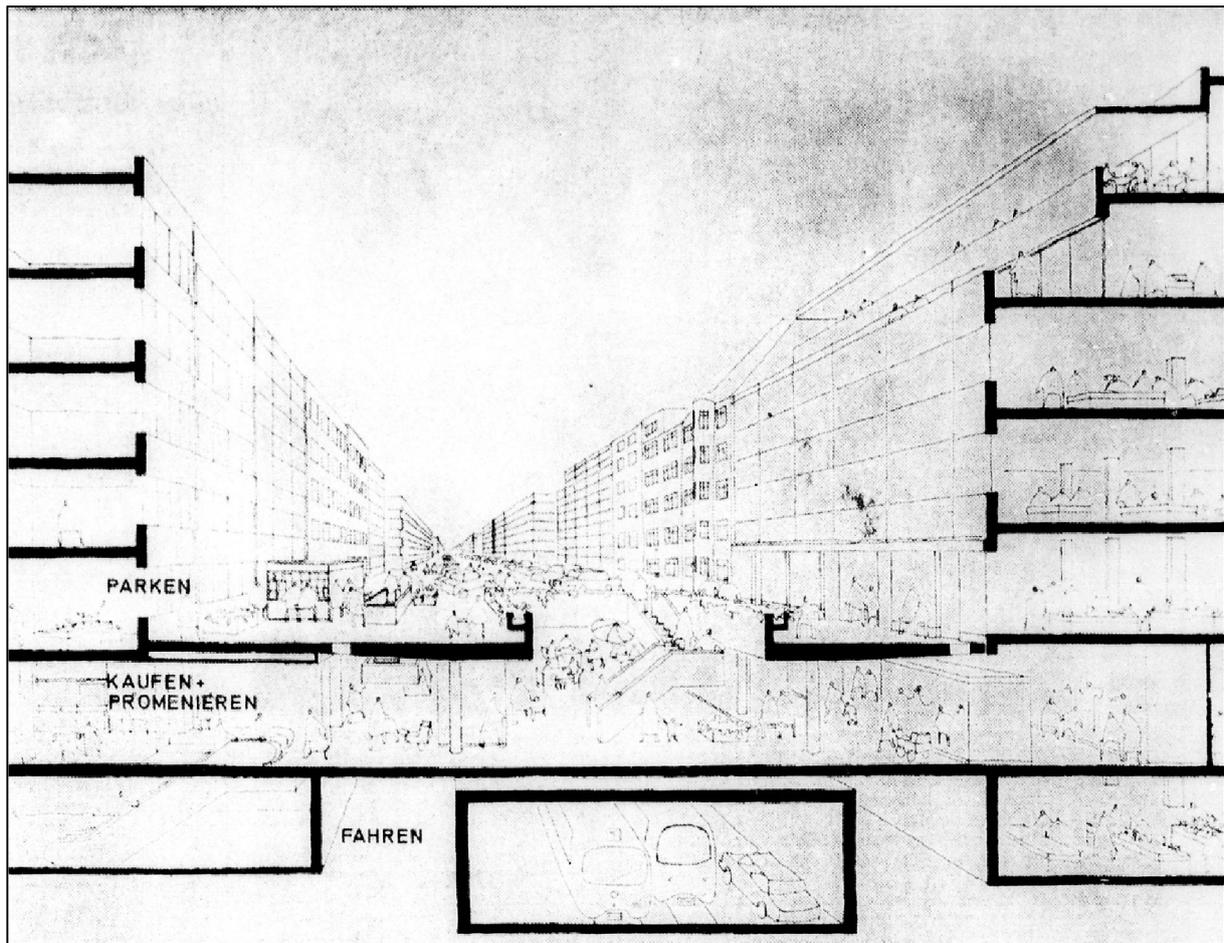


Abbildung 38: „KAISERSTRASSE DER ZUKUNFT?“¹¹⁴⁶

Außerdem sollte die oberste Ebene als zweites Ladengeschoss und als Erschließungsebene für Geschäfte und Hotels durch den motorisierten Verkehr dienen.¹¹⁴⁷ Ein Motiv des Architekten Bodo Gsedl war, dass es für ihn verkehrt sei, die Kaiserstraße nur vom Verkehr zu befreien, da so der neue große Boulevard langweilig wäre.¹¹⁴⁸

¹¹⁴⁶ Aus BNN Nr. 83, Stadtausgabe: „Weitsichtiges Projekt der Utopie: Verkauft die Stadt die Kaiserstraße? Studie empfiehlt Vielfachnutzung auf drei Ebenen. Kühne Gedanken zur Zukunft der Kaiserstraße.“ Karlsruhe, 06. April 1968. S. 35.

¹¹⁴⁷ Vgl. BNN Nr. 83, Stadtausgabe: „Weitsichtiges Projekt der Utopie: Verkauft die Stadt die Kaiserstraße? Studie empfiehlt Vielfachnutzung auf drei Ebenen. Kühne Gedanken zur Zukunft der Kaiserstraße.“ Karlsruhe, 06. April 1968. S. 35.

¹¹⁴⁸ Vgl. ebd.

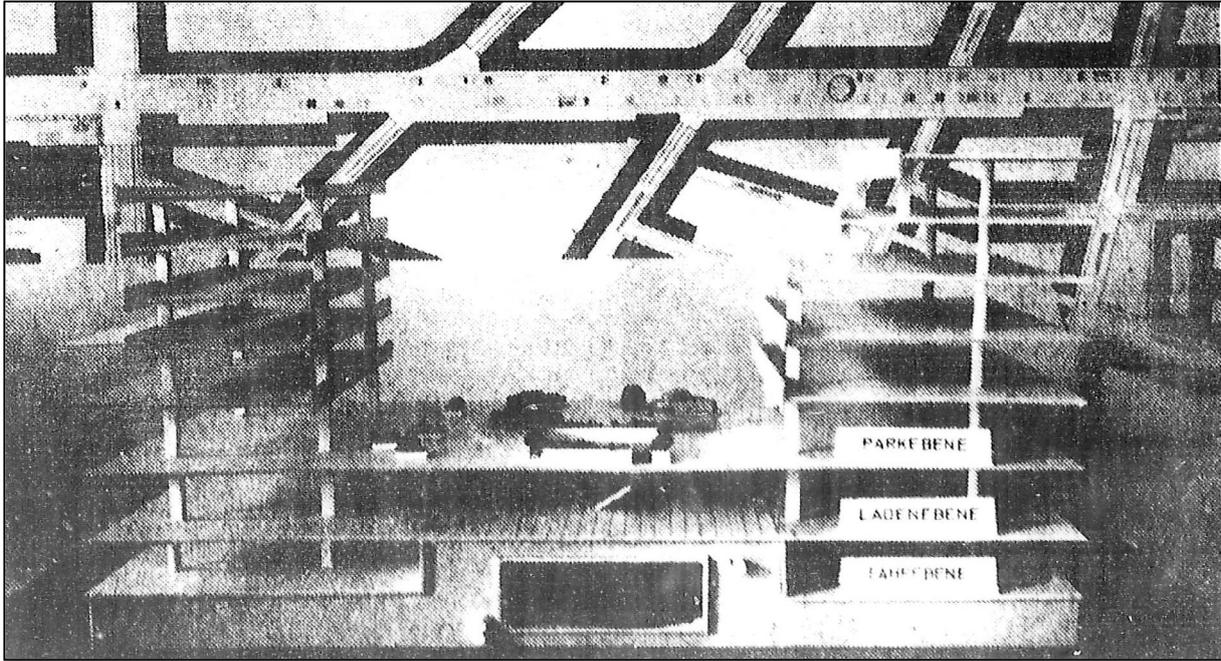


Abbildung 39: „DREIGESCHOSSIGE KAISERSTRASSE IM MODELL“¹¹⁴⁹

Stellt man sich die Ausführung dieses Plans heute vor, fallen große Ähnlichkeiten zu heutigen Shopping-Malls und zu Einkaufszentrum in der Art des Karlsruher ECE-Centers am Ettlinger Tor auf, nur wäre die Kaiserstraße erheblich größer und unbeheizt gewesen.¹¹⁵⁰

Etwa einen Monat später präsentierte die Arbeitsgemeinschaft Prof. Martinsson und Dr. Gieselmann ihre Pläne. Auch diese beiden wollten die Kaiserstraße vom Verkehr befreien und diesen unterirdisch führen. Allerdings sahen sie in ihren Entwürfen keine unterirdische Straßenbahn vor, die Straßenbahn sollte durch Busse ersetzt werden. Denn ihre Pläne sahen zwischen Kreuzstraße und Kaiserplatz drei unterirdische Fahrspuren pro Richtung vor, sodass nach ihrer Ansicht kein Platz für die Straßenbahn vorhanden gewesen wäre.¹¹⁵¹ Für den Fall, dass die Abschaffung der Straßenbahn nicht möglich wäre, sollte die Bahn jedoch ohne Oberleitung fahren¹¹⁵² und stattdessen der „Strom mittels eines Abnehmerstabes von einem Kabel entnommen werden (...).“¹¹⁵³ Die Pläne sahen jedoch keinen vollständigen Tunnel vor, es sollten auf dem Normalniveau der Kaiserstraße lediglich etwa vier bis fünf Meter breite

¹¹⁴⁹ Foto: Schlesiger. Aus: BNN Nr. 83, Stadtausgabe: „Weitsichtiges Projekt der Utopie: Verkauft die Stadt die Kaiserstraße? Studie empfiehlt Vielfachnutzung auf drei Ebenen. Kühne Gedanken zur Zukunft der Kaiserstraße.“ Karlsruhe, 06. April 1968. S. 35.

¹¹⁵⁰ Und es gibt im Untergeschoss des ECE auch keine Straßenbahn oder Straße.

¹¹⁵¹ Vgl. BNN Nr. 107, Stadtausgabe: „Ein neues Projekt für die ‚Kaiserstraße von morgen‘? ‚West-Center‘ soll westliche Kaiserstraße beschließen“ Karlsruhe, 07. Mai 1968. S. 15.

¹¹⁵² Vgl. ebd.

¹¹⁵³ Zitat ebd.

Bürgersteige auf jeder Seite entstehen, die in regelmäßigen Abständen durch „Decks“¹¹⁵⁴ – gemeint waren im Prinzip ebenerdige Fußgängerbrücken – miteinander verbunden werden sollten. Um ein vom Wetter ungestörtes Promenieren zu ermöglichen, sollten diese sowie die Bürgersteige bei Bedarf überdacht werden.¹¹⁵⁵

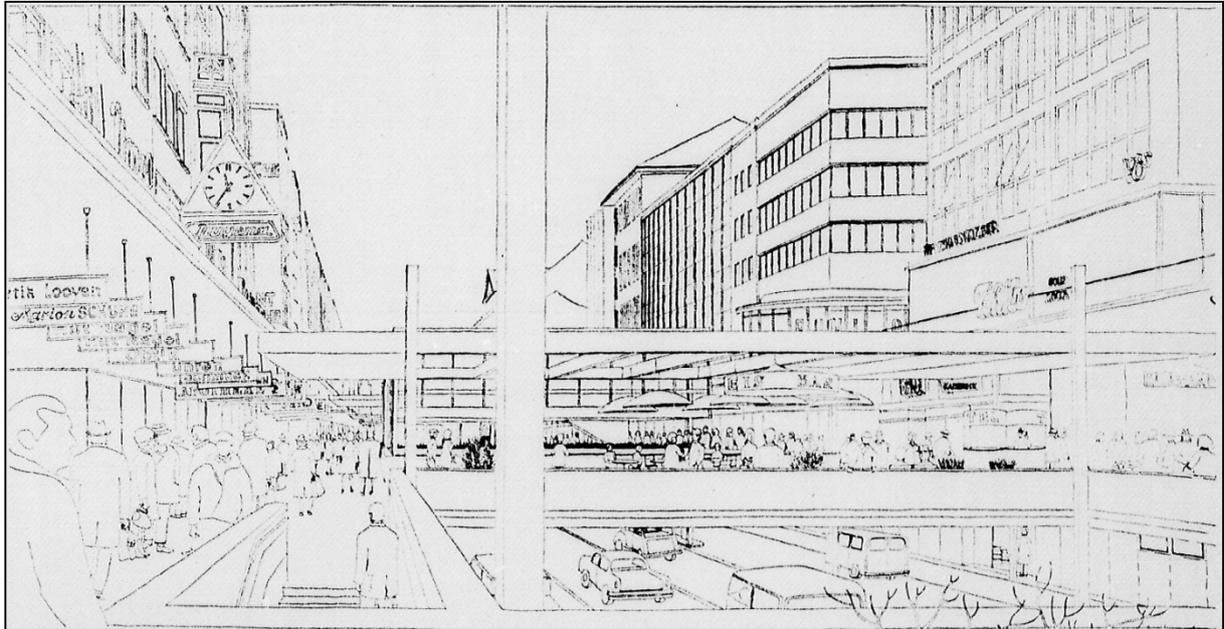


Abbildung 40: „DIE KAISERSTRASSE VON MORGEN?“¹¹⁵⁶

Die Pläne sahen außerdem die Umgestaltung des Kaiserplatzes vor. Anstelle der bis heute vorhandenen kleinen Grünanlage mit dem Denkmal Kaiser Wilhelms I. sollte – als Kontrapunkt zur Bernharduskirche am Durlacher Tor das 18-stöckige¹¹⁵⁷ „West-Center Kaiserstraße“,¹¹⁵⁸ „ein modernes Allzweckzentrum“¹¹⁵⁹ gebaut werden,¹¹⁶⁰ das als „Tor zur Kaiserstraße“¹¹⁶¹ dienen und die Kaiserstraße am westlichen Ende beschließen sollte.¹¹⁶²

¹¹⁵⁴ Zitat ebd.

¹¹⁵⁵ Vgl. ebd.

¹¹⁵⁶ Zeichnung Prof. Martinsson/ Dr. Gieselmann. Aus: BNN Nr. 107, Stadtausgabe: „Ein neues Projekt für die ‚Kaiserstraße von morgen‘? ‚West-Center‘ soll westliche Kaiserstraße beschließen“; Karlsruhe, 07. Mai 1968. S. 15.

¹¹⁵⁷ Vgl. BNN Nr. 107, Stadtausgabe: „Ein neues Projekt für die ‚Kaiserstraße von morgen‘? ‚West-Center‘ soll westliche Kaiserstraße beschließen“ Karlsruhe, 07. Mai 1968. S. 15.

¹¹⁵⁸ Zitat ebd.

¹¹⁵⁹ Zitat ebd.

¹¹⁶⁰ Vgl. ebd.

¹¹⁶¹ Zitat ebd.

¹¹⁶² Vgl. ebd.

Diese Einschätzung der BNN ist auch aus heutiger Sicht sicherlich nicht übertrieben, die Umsetzung eines solchen Projekts wäre Ende der 1960er Jahre problematisch gewesen. Bei entsprechender Vorlauf- und Planungszeit hätte mit dem Bau voraussichtlich frühestens Mitte der 1970er Jahre, vielleicht auch erst in den 1980er Jahren begonnen werden können. Dann allerdings

Diese Idee gehörte nach Meinung der BNN „zu den interessantesten aber auch problematischsten Details des Martinsson-Gieselmannschen Projekts.“¹¹⁶³



Abbildung 41: „WEST-CENTER KAISERPLATZ“¹¹⁶⁴

Auch die Straßenbahnstrecken in der Karlstraße und der Karl-Friedrich-Straße sollten, wenn die Straßenbahn nicht abgeschafft würde, zumindest unterirdisch geführt werden, im Falle des Marktplatzes ab der Hebelstraße, in der Karlstraße ab der Erbprinzenstraße.¹¹⁶⁵ Der Marktplatz sollte verkehrsfrei gehalten und teilweise begrünt werden. Der Europaplatz sollte ebenfalls umgestaltet werden, hier war eine Grünanlage geplant und das Kriegerdenkmal sollte in Richtung Nord-Ost versetzt werden.¹¹⁶⁶

hätte man die Maßnahme mit ziemlicher Sicherheit, wenn überhaupt, nur gegen starken Protest der Bevölkerung ausführen können.

¹¹⁶³ Zitat ebd.

¹¹⁶⁴ Zeichnung Prof. Martinsson/ Dr. Gieselmann. Aus: BNN Nr. 107, Stadtausgabe: „Ein neues Projekt für die ‚Kaiserstraße von morgen‘? ‚West-Center‘ soll westliche Kaiserstraße beschließen“ Karlsruhe, 07. Mai 1968. S. 15.

¹¹⁶⁵ Vgl. BNN Nr. 107, Stadtausgabe: „Ein neues Projekt für die ‚Kaiserstraße von morgen‘? ‚West-Center‘ soll westliche Kaiserstraße beschließen“ Karlsruhe, 07. Mai 1968. S. 15.

¹¹⁶⁶ Vgl. ebd.

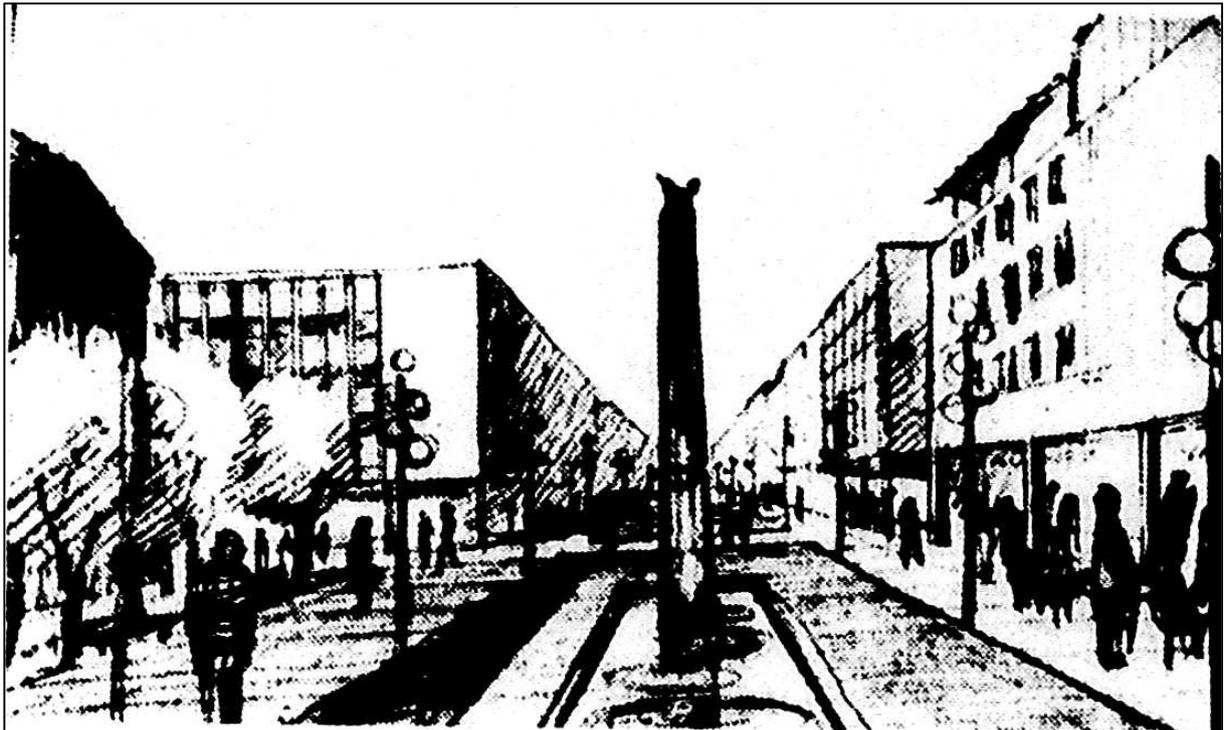


Abbildung 42: „DIE ‚GRÜNE HAUPTPOST‘“¹¹⁶⁷

Als Reaktion auf diese Artikel beschloss Oberbürgermeister Klotz, sich des Themas U-Strab anzunehmen, und beauftragte das Tiefbauamt sowie die Verkehrsbetriebe, eine Abschätzung der Kosten für ein solches Vorhaben vorzunehmen.¹¹⁶⁸

VBK-Direktor Riedinger setzte sich daraufhin zu Informationszwecken mit Kollegen anderer kommunaler Verkehrsbetriebe in Verbindung, beispielsweise besuchte er die Frankfurter Straßenbahnen.¹¹⁶⁹ Am 24. Mai 1968 legte er eine erste grobe Kostenschätzung für ein U-Strab-Netz vor. Er ging dabei von der Annahme aus, dass die Straßenbahngleise nicht nur unter der Kaiserstraße zwischen Durlacher und Mühlburger Tor unterirdisch zu führen wären, sondern auch unter der Haid-und-Neu-Straße bzw. Karl-Wilhelm-Straße ab etwa der Parkstraße, unter der Karlstraße ab dem Kolpingplatz bis zur Kaiserstraße, unter der Ettlinger Straße / Karl-Friedrich-Straße zwischen Kaiserstraße und Augartenstraße und unter der Fritz-

¹¹⁶⁷ Zeichnung Prof. Martinsson/ Dr. Gieselmann. Aus: BNN Nr. 107, Stadtausgabe: „Ein neues Projekt für die ‚Kaiserstraße von morgen‘? ‚West-Center‘ soll westliche Kaiserstraße beschließen“ Karlsruhe, 07. Mai 1968. S. 15.

¹¹⁶⁸ Vgl. Tiefbauamt Stadt Karlsruhe: Kirsch: Schreiben an die Stadtwerke-Verkehrsbetriebe: „Kaiserstraße von morgen“ Kaiserstraße in mehreren Verkehrsebenen. Karlsruhe 16. Mai 1968. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/60. Unterpflasterstraßenbahn (U-Strab). Heft 1.

¹¹⁶⁹ Vgl. Stadtwerke Karlsruhe – Verkehrsbetriebe: Riedinger, Fritz: Aktenvermerk über einen Besuch bei Herrn Dr. Beyer, Planungsabteilung der Frankfurter Straßenbahnen, am 20. Mail 1968. Karlsruhe 24. Mai 1968. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/60. Unterpflasterstraßenbahn (U-Strab). Heft 1.

Erler-Straße zwischen Kaiserstraße und Mendelssohnplatz¹¹⁷⁰ – ein unterirdisches Streckennetz, das er als „minimal“ bezeichnete.¹¹⁷¹ Seine Berechnungen ergaben reine Baukosten in Höhe von 225 Mio. DM, die um 23 Mio. DM zu verringern wären, wenn man den Landgraben nicht unterfahren müsste.¹¹⁷²

Oberbürgermeister Günther Klotz war von dem Betrag anscheinend nicht überrascht, denn er verkündete anschließend, dass innerhalb von fünf bis sieben Jahren eine Unterpflasterstraßenbahn unter der Kaiserstraße fahren würde. Als Voraussetzung für die Umsetzung dieses Tunnelprojekts sah er den Umbau der Kriegsstraße sowie die Umwandlung der Kaiserstraße in eine Fußgängerzone.¹¹⁷³

Aber Klotz sollte sich irren. Zwar wurde die Kriegsstraße bis Anfang der 1970er Jahre umgebaut und die Kaiserstraße zwischen 1970 und 1974, abgesehen vom Straßenbahnbetrieb, in eine Fußgängerzone umgewandelt, die Pläne für eine Unterpflasterstraßenbahn wurden in Karlsruhe aber weder bis 1973 noch 1975 umgesetzt.

4.8 1968 – Die Untersuchung von Professor Leutzbach

Als Folge der Einstellung des Personennahverkehrs auf der Strecke Karlsruhe – Neureut – Eggenstein – Leopoldshafen durch die Deutsche Bundesbahn im Jahr 1967¹¹⁷⁴ erteilten die VBK und die Stadt Karlsruhe im November 1968 Prof Wilhelm Leutzbach den Auftrag zur Erstellung eines Gutachtens zur Hardtbahn,¹¹⁷⁵ der später um den Anschluss an das innerstädtische Straßenbahnnetz erweitert wurde und indiesem Gutachten im Kapitel 5.1.3 „Hardtbahn“ dargestellt wird¹¹⁷⁶

¹¹⁷⁰ Vgl. Stadtwerke Karlsruhe – Verkehrsbetriebe: Riedinger, Fritz: Aktenvermerk: Kosten für ein minimales U-Strab-Netz. Karlsruhe 24. Mai 1968. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/60. Unterpflasterstraßenbahn (U-Strab). Heft 1.

¹¹⁷¹ Zitat ebd.

¹¹⁷² Vgl. ebd.

¹¹⁷³ Vgl. Stadt Karlsruhe, Stadtplanungsamt: Aspekte der Stadtplanung. Bisherige Untersuchungen zum öffentlichen Personennahverkehr in Karlsruhe. Nr. 21. Karlsruhe 1999. S. 2.

¹¹⁷⁴ Vgl. <http://de.wikipedia.org/wiki/Hardtbahn>. Zugriff 07. August 2010.

¹¹⁷⁵ Vgl. Leutzbach, Wilhelm u. a.: Untersuchung über über den öffentlichen Nahverkehr im Raume Karlsruhe zwischen der Stadt Karlsruhe und den Gemeinden der unteren Hardt. Teil I: Verkehrsuntersuchung untere Hardt. Teil II Verkehrsuntersuchung über die Möglichkeiten der Einführung einer Straßenbahn aus Richtung Neureut in das Straßenbahnnetz der Stadt Karlsruhe. Karlsruhe 1970.

¹¹⁷⁶ Vgl. Stadtwerke Karlsruhe – Verkehrsbetriebe; Stadtplanungsamt Karlsruhe: Nordbahn Karlsruhe. Verkehrliche Begründung. Karlsruhe, 12. April 1973. S. 2. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/58, Nordbahn. Ordner 2.

4.9 1970 – Abschied von der „autogerechten Stadt“

1970 trat ein neuer Oberbürgermeister sein Amt in Karlsruhe an. Zum Nachfolger von Günther Klotz (SPD) wurde mit Otto Dullenkopf zum ersten Mal ein CDU-Politiker zum Karlsruher Stadtoberhaupt gewählt.¹¹⁷⁷

Mit seinem Amtsantritt wich das Konzept einer „autogerechten Stadt“¹¹⁷⁸ seiner Vorstellung von der „menschengerechten Stadt“¹¹⁷⁹ und man sprach künftig vom „stadtgerechten Verkehr“,¹¹⁸⁰ sodass auch die Steigerung der Attraktivität des ÖPNV eines der wichtigsten Ziele der Stadtverwaltung blieb.¹¹⁸¹

Diese Entwicklung war nicht zuletzt auch durch das aufkommende Umweltbewusstsein ab Anfang der 1970er Jahre eingeleitet worden. In der Folgezeit blieb angesichts der Ölkrisen 1973 und 1980, des Waldsterbens usw. die neue Zielrichtung, den Anteil des ÖV am gesamten Verkehrsaufkommen (Modal-Split) zu steigern, nicht nur in Karlsruhe ein wichtiges Ziel. So schrieb Otto Dullenkopf: „Die Bewältigung des Gesamtverkehrs in den Großstädten ist zum beherrschenden Thema geworden. Die enge Verknüpfung mit dem Umweltschutzproblem ist in das Bewußtsein der betroffenen Bevölkerung eingedrungen. Der

¹¹⁷⁷ Otto Dullenkopf war am 26. April 1970 im zweiten Wahlgang mit 64,8 % zum Nachfolger von Günther Klotz gewählt worden. Sein Gegenkandidat Peter Corterier, SPD, später unter anderem Staatssekretär im Außenministerium, erhielt 34,8 %.

Durch diese Wahl wurde in Karlsruhe eine Art „Machtwechsel“ eingeleitet. 1971 wurde die CDU auch stärkste Partei bei den Gemeinderatswahlen in Karlsruhe. Das blieb so bis heute (2010). Seit Dullenkopfs erster Wahl 1970 stellte die CDU durchgehend alle Oberbürgermeister Karlsruhes, löste die SPD bei der Gemeinderatswahl 1971 als stimmenstärkste Partei in Karlsruhe ab, blieb bei allen folgenden Kommunalwahlen stärkste Partei in der Karlsruher Kommunalpolitik und stellte somit seit 1974 (aufgrund des damals herrschenden Rollensystems erst ab 1974) auch die größte Fraktion im Karlsruher Gemeinderat.

Vgl. Stadt Karlsruhe – Stadtarchiv (Hrsg.): Asche, Susanne; Bräunche, Ernst Otto; Koch, Manfred; Schmitt, Heinz; Wagner, Christina: Karlsruhe. Die Stadtgeschichte. Karlsruhe 1998. S. 642 ff.

Mit dem Wort Machtwechsel bezieht sich der Verfasser auf den Titel des Buches von Arnulf Baring über die Kanzlerschaft Willy Brandts und deren Beginn 1969, der sich wiederum auf eine Äußerung Gustav Heinemanns anlässlich seiner Wahl zum Bundespräsidenten 1969 bezog.

Vgl. Baring, Arnulf: Machtwechsel. Die Ära Brandt-Scheel. 4. Auflage. Stuttgart 1983. S.120 ff.

¹¹⁷⁸ Zitiert nach Stadtarchiv Karlsruhe, Verkehrsbetriebe Karlsruhe (Hrsg.); Koch, Manfred (Hrsg.): Mit Beiträgen von: Bindewald, Klaus; Ludwig, Dieter; Stammeler, Horst u. a.: Unter Strom. Geschichte des öffentlichen Nahverkehrs in Karlsruhe. Veröffentlichungen des Karlsruher Stadtarchivs, Bd. 20. Karlsruhe 2000. S. 25 und S. 232.

¹¹⁷⁹ Zitiert nach ebd. S. 25 und 232.

¹¹⁸⁰ Zitiert nach Stadt Karlsruhe-Stadtarchiv (Hrsg.): Asche, Susanne; Bräunche, Ernst Otto; Koch, Manfred; Schmitt, Heinz; Wagner, Christina: Karlsruhe. Die Stadtgeschichte. Karlsruhe 1998. S. 662.

¹¹⁸¹ Vgl. ebd. S. 663.

öffentliche Nahverkehr – besonders der Personennahverkehr – rückt in den Mittelpunkt der öffentlichen Diskussion, weil man hier eine Lösungsmöglichkeit sieht“¹¹⁸²

Die Verminderung des Individualverkehrs zugunsten des ÖPNV wurde mehr und mehr zu einem Ziel der städtischen Verwaltung, denn, so Dullenkopf: „Eine autogerechte Stadt können und wollen wir nicht schaffen“, „(...) man werde dabei den Individualverkehr nicht vergessen.“¹¹⁸³ da „ein völliger Verzicht auf das Auto Utopie bleibt.“¹¹⁸⁴ Er forderte deswegen: „Die öffentlichen Nahverkehrsmittel müssen für den Fahrgast attraktiv werden, um eine vertretbare Alternative zu dem individuellen – und deshalb so beliebten – Auto zu bieten.“¹¹⁸⁵ Denn: „Ziel der Verkehrspolitik ist die gemeinschaftliche Verkehrsbedienung.“¹¹⁸⁶

Deswegen leitete Dullenkopf auch die Untersuchung der Möglichkeit ein, die Kaiserstraße durch einen Straßenbahntunnel zu unterfahren,¹¹⁸⁷ und erneut legte man sich in Karlsruhe auch dadurch auf die Straßenbahn als Verkehrsmittel fest. Das war, so Dullenkopfs Nachfolger Gerhard Seiler anlässlich der Eröffnung der Straßenbahn nach Oberreut 1986, unter anderem auch ein Verdienst Otto Dullenkopfs.¹¹⁸⁸

Doch war die Karlsruher Stadtpolitik in diesem Bestreben trotz aller guten Absichten in den Folgejahren nicht sonderlich erfolgreich. So stieg beispielsweise der Motorisierungsgrad in den elf Jahren von 1978 bis 1989 von etwa 390 Kfz pro 1.000 Einwohner auf rund 530 an.¹¹⁸⁹ Der Anteil der Einpendler nach Karlsruhe,¹¹⁹⁰ die für diese Fahrten den ÖPNV nutzten, sank von 1961 bis 1986 trotz aller Angebotsverbesserungen von 60,4 % über 43,2 % im Jahr 1970

¹¹⁸² Zitat Stadtverwaltung Karlsruhe (Hrsg.): Stadtbahn Karlsruhe. Studie zur Lösung der Probleme des öffentlichen Nahverkehrs. Karlsruhe 1972. S. 0. Vorwort von Oberbürgermeister Otto Dullenkopf.

¹¹⁸³ Zitiert nach Stadt Karlsruhe-Stadtarchiv (Hrsg.): Asche, Susanne; Bräunche, Ernst Otto; Koch, Manfred; Schmitt, Heinz; Wagner, Christina: Karlsruhe. Die Stadtgeschichte. Karlsruhe 1998. S. 664.

¹¹⁸⁴ Zitat Stadtverwaltung Karlsruhe (Hrsg.): Stadtbahn Karlsruhe. Studie zur Lösung der Probleme des öffentlichen Nahverkehrs. Karlsruhe 1972. S. 0. Vorwort von Oberbürgermeister Otto Dullenkopf.

¹¹⁸⁵ Zitat ebd. S. 0.

¹¹⁸⁶ Zitat ebd. S. 0.

¹¹⁸⁷ Vgl. ebd. S. 4.

¹¹⁸⁸ Vgl. Stadtarchiv Karlsruhe, Verkehrsbetriebe Karlsruhe (Hrsg.); Koch, Manfred (Hrsg.): Mit Beiträgen von: Bindewald, Klaus; Ludwig, Dieter; Stammler, Horst u. a.: Unter Strom. Geschichte des öffentlichen Nahverkehrs in Karlsruhe. Veröffentlichungen des Karlsruher Stadtarchivs, Bd. 20. Karlsruhe 2000. S. 247.

¹¹⁸⁹ Vgl. Stadt Karlsruhe, Mitteilungen Bürgermeisteramt, Dezernat I: Verkehr in der Stadt. Materialsammlung zu Strategien und Maßnahmen für einen stadtverträglichen Verkehr. Nr. 35, Karlsruhe 1991. S. 25.

¹¹⁹⁰ Der Personen mit dem Fahrtzweck Arbeit oder Ausbildung

auf 20,2 %.¹¹⁹¹ Der Anteil des ÖPNV am Zielverkehr in die Karlsruher Innenstadt betrug 1987 lediglich 29,4 %, der des motorisierten Individualverkehrs (MIV) hingegen 50,7 %. Das lag auch an der insgesamt zunehmenden Mobilität. In absoluten Zahlen gemessen war auch der ÖPNV gewachsen, lediglich weniger schnell als der MIV. Die addierte Fahrgastzahl von VBK und AVG war von knapp unter 60 Mio. pro Jahr im Jahr 1978 auf über 80 Mio. Fahrgäste im Jahr 1989 gestiegen.¹¹⁹²

Oberbürgermeister Seiler fasste diese Entwicklung folgendermaßen zusammen: „Die kommunale Verkehrspolitik in Karlsruhe war deshalb stets darauf ausgelegt, dem sich abzeichnenden Bedarf der verschiedenen Verkehrsmittel und Verkehrsarten nach ausreichenden Entfaltungsmöglichkeiten rechtzeitig zu entsprechen. Mit dem von Jahr zu Jahr zunehmenden motorisierten Individualverkehr nahmen aber zuletzt neben seinen unbestreitbaren Vorteilen immer mehr auch seine Nachteile in ökologischer, städtebaulicher und sozialer Hinsicht an Gewicht zu. Diese Nachteile haben inzwischen ein Ausmaß erreicht, das außer den bereits durchgeführten Beschränkungen weitergehende Korrekturen der Verkehrsentwicklung unter Einbeziehung aller Verkehrsmittel notwendig erscheinen läßt.“¹¹⁹³

So verfolgte die Stadtverwaltung Anfang der 1990er Jahre weiterhin die Ziele, den Kfz-Verkehr auf ein „stadtverträgliches Maß“¹¹⁹⁴ einzuschränken. Zu den Maßnahmen gehörte: Verkehrsberuhigung zur Steigerung der Wohn- und Aufenthaltsqualität durch Geschwindigkeitsregelungen wie Tempo-30-Zonen,¹¹⁹⁵ „Verringerung der Emissionen des Straßenverkehrs“,¹¹⁹⁶ die Zurückdrängung des ruhenden Verkehrs aus dem öffentlichen Verkehrsraum (d. h. die oberirdischen kostenlosen Parkplätze entlang der Straßen zunächst zu bewirtschaften oder in Anwohnerparkplätze umzuwandeln und mittelfristig durch Parkplätze in Parkhäusern zu ersetzen)¹¹⁹⁷ sowie die Wahrung der Interessen der Fußgänger und die

¹¹⁹¹ Vgl. Stadt Karlsruhe, Mitteilungen Bürgermeisteramt, Dezernat I: Verkehr in der Stadt. Materialsammlung zu Strategien und Maßnahmen für einen stadtverträglichen Verkehr. Nr. 35, Karlsruhe 1991. S. 26.

¹¹⁹² Vgl. ebd. S. 28.

¹¹⁹³ Zitat ebd. S. 1. Vorwort von Oberbürgermeister Prof. Gerhard Seiler.

¹¹⁹⁴ Zitat ebd. S. 77.

¹¹⁹⁵ Vgl. ebd. S. 78.

¹¹⁹⁶ Zitat ebd. S. 78.

¹¹⁹⁷ Vgl. ebd. S. 80 und 88 f.

Unterstützung des Fahrradverkehrs;¹¹⁹⁸ außerdem sollte „der öffentliche Personennahverkehr durch Stadtbahn, Straßenbahn und Omnibusse (...) bevorzugt gefördert werden“.¹¹⁹⁹

Letzteres sollte unter anderem auch dadurch erreicht werden, dass Arbeitsplätze und verdichteter Wohnungsbau an den Haltestellen der Stadt- und Straßenbahnen sowohl in der Stadt, als auch in der Region konzentriert werden sollten.¹²⁰⁰ Und auch dadurch, dass Oberbürgermeister Seiler Ludwig, den „Motor beim Ausbau des Liniennetzes“¹²⁰¹ gewähren ließ, seine Expansionspläne in die Region mittrug, sie förderte, und sie in die Verkehrsplanung der Stadt aufnehmen ließ.¹²⁰²

4.10 1971 – Ein „Stadtbahnhof“ auf dem Mendelssohnplatz? Der Raumordnungsplan der Planungsgemeinschaft Zentrales Oberrheingebiet

Im Jahr 1964 beauftragte die Stadt Karlsruhe zusammen mit den benachbarten Landkreisen Karlsruhe, Bruchsal und Rastatt das Institut für Stadt- und Landesplanung der Universität Karlsruhe mit der Erstellung eines Raumordnungsplanes für die Region mittlerer Oberrhein.¹²⁰³ Die vier Gebietskörperschaften sowie Baden-Baden und etliche weitere Gemeinden aus den drei Landkreisen hatten sich zu diesem Zweck zur Regionalen Planungsgesellschaft Zentrales Oberrheingebiet zusammengefunden, der Vorläuferin des Regionalverbandes Mittlerer Oberrhein.¹²⁰⁴

Die beauftragten Forscher präsentierten ihr umfangreiches Werk 1971. Neben dem Thema Verkehr beschäftigten sie sich in diesem Plan mit nahezu sämtlichen geografischen Aspekten im Untersuchungsgebiet, zum Beispiel Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung, Land-

¹¹⁹⁸ Vgl. ebd. S. 80.

¹¹⁹⁹ Zitat ebd. S. 79.

¹²⁰⁰ Vgl. ebd. S. 83.

¹²⁰¹ Zitat Stadtarchiv Karlsruhe, Verkehrsbetriebe Karlsruhe (Hrsg.); Koch, Manfred (Hrsg.): Mit Beiträgen von: Bindewald, Klaus; Ludwig, Dieter; Stammeler, Horst u. a.: Unter Strom. Geschichte des öffentlichen Nahverkehrs in Karlsruhe. Veröffentlichungen des Karlsruher Stadtarchivs, Bd. 20. Karlsruhe 2000. S. 247.

¹²⁰² Vgl. Stadt Karlsruhe, Mitteilungen Bürgermeisteramt, Dezernat I: Verkehr in der Stadt. Materialsammlung zu Strategien und Maßnahmen für einen stadtverträglichen Verkehr. Nr. 35, Karlsruhe 1991. S. 79, 85, 89, 95, 100 f., 103, M33, M36, M37, M38, M39, M41.

¹²⁰³ Vgl. Planungsgemeinschaft Zentrales Oberrheingebiet (Hrsg.): Bayer, Adolf u. a.: Raumordnungsplan für die Region der Planungsgemeinschaft Zentrales Oberrheingebiet. Textband. Karlsruhe 1971. S. 3. Vorwort von OB Otto Dullenkopf.

¹²⁰⁴ Vgl. http://ka.stadtwiki.net/Regionalverband_Mittlerer_Oberrhein. Zugriff 15. Juni 2012.

und Forstwirtschaft, Infrastruktur- und Versorgungseinrichtungen und Landschaftsplanung.¹²⁰⁵

Ein bemerkenswerter Punkt beim Thema öffentlicher Personennahverkehr ist dass das 1966 erstellte Gutachten der WIBERA, das Oberbürgermeister Klotz den städtischen Gremien vorenthalten hatte, wie im Falle des Gutachtens von Prof. Leutzbach, offensichtlich auch diesen Gutachtern bekannt war,¹²⁰⁶ denn sie bezogen sich auf die Aussage der WIBERA, dass diese für die Einrichtung neuer Straßenbahnlinien in Karlsruhe keine Möglichkeiten gesehen habe, sondern stets Buslinien den Vorzug gäbe.¹²⁰⁷

Doch dieser Auffassung wurde widersprochen. Nicht nur, dass ihnen die Pläne von Klotz „zur Gründung einer HVG Karlsruhe – Hochstetten“¹²⁰⁸ als realisierbare Möglichkeit erschien, sie sahen auch in den Relationen Karlsruhe – Karlsruhe-Hagsfeld – Blankenloch, Karlsruhe-Durlach – Grötzingen¹²⁰⁹ und Karlsruhe – Bietigheim (Baden) Potenziale für die Einrichtung von (Fern-)Straßenbahnlinien, die die Gemarkungsgrenzen der Stadt Karlsruhe überwinden würden. Außerdem stellten sie die Forderung auf, die Trasse der früheren Lokalbahn mindestens bis Forchheim freizuhalten.¹²¹⁰

Für eine Straßenbahn nach Grötzingen wurde eine Linienführung parallel zur Bundesstraße 3 für möglich erachtet. Da man jedoch für eine Linienführung zu einem Haltepunkt mit optimaler Lage zur Erschließung Grötzingens zu große technische Schwierigkeiten sah,¹²¹¹ sprach man die Empfehlung aus, die Erschließung Grötzingens durch den Schienenverkehr bei der Deutschen Bundesbahn zu belassen, zumal eine Verlängerung der Straßenbahn bis Bretten oder in Richtung des Pfintzals als nicht möglich bewertet wurde.¹²¹²

Auch für den Anschluss Blankenlochs sprach man sich letztendlich für die Deutsche Bundesbahn aus, da eine Linienführung westlich entlang der DB-Strecke sowie eine

¹²⁰⁵ Vgl. Planungsgemeinschaft Zentrales Oberrheingebiet (Hrsg.); Bayer, Adolf u. a.: Raumordnungsplan für die Region der Planungsgemeinschaft Zentrales Oberrheingebiet. Textband. Karlsruhe 1971. Inhaltsverzeichnis. S. 5–13.

¹²⁰⁶ Vgl. ebd. S. 231.

¹²⁰⁷ Vgl. ebd. S. 231.

¹²⁰⁸ Zitat ebd. S. 231.

¹²⁰⁹ Grötzingen war damals noch kein Stadtteil von Karlsruhe, die Eingemeindung erfolgte erst am 1. Januar 1974.

¹²¹⁰ Vgl. Planungsgemeinschaft Zentrales Oberrheingebiet (Hrsg.); Bayer, Adolf u. a.: Raumordnungsplan für die Region der Planungsgemeinschaft Zentrales Oberrheingebiet. Textband. Karlsruhe 1971. KIT Bibliothek Campus Süd, Sign 73 J 1 Text. S. 231.

¹²¹¹ Welche das waren, wurde nicht ausgeführt.

¹²¹² Vgl. ebd. S. 232.

Verlängerung bis Graben –Neudorf mangels Erschließungspotenzial sinnlos erschien, und der Anschluss ans Karlsruher Straßenbahnsystem an der Durlacher Allee oder am Hauptbahnhof zu viele unnötige Fahrzeugkilometer erfordert hätte.¹²¹³

Die Nahverkehrsverbindungen in die Gebiete westlich des Rheins, d. h. in die Pfalz, erachteten die Wissenschaftler als „derzeit nicht befriedigend.“¹²¹⁴ Andererseits prophezeiten sie für den Berufsverkehr aus der Südpfalz Richtung Karlsruhe eine leichte Abnahme oder Stagnation.¹²¹⁵

Auch wenn sie das damalige Bedürfnis nach einer direkten, umsteigefreien Straßenbahnlinie aus der Pfalz nach Karlsruhe als relativ gering einschätzten, wollten sie nicht ausschließen, dass eine solche Verbindung in Zukunft notwendig werden könnte. Die Bahn sei nach ihren Vorstellungen als Verlängerung einer Straßenbahn in den neuen Stadtteil „Rheinstadt“ realisierbar gewesen, für den Anschluss an das Stadtzentrum Karlsruhes forderten sie, die „alte Bahnstrecke über die Hildapromenade für solche Zwecke“¹²¹⁶ freizuhalten.¹²¹⁷

Zur Verbesserung des Bahnverkehrs aus Osten und Nordosten wollte man die Nachteile, die durch die Verlegung des Karlsruher Hauptbahnhofs 1913 entstanden waren, kompensieren. Dazu sollte in der Nähe der ursprünglichen Lage des alten Hauptbahnhofs – dieser befand sich an der Stelle, an der heute das Badische Staatstheater steht – am Mendelssohnplatz, „auf den Ruinen“ der abgerissenen Altstadt ein neuer, oberirdischer „Stadtbahnhof Karlsruhe“ errichtet werden. Dieser Stadtbahnhof sollte ein Kopfbahnhof sein und über das ehemalige Gleisvorfeld des alten Hauptbahnhofs, das damals als Güterbahnhof genutzt wurde und deswegen noch vorhanden war, erschlossen bzw. angefahren werden. In diesem Bahnhof sollte zur Attraktivitätssteigerung des ÖPNV – eine Einschleifung der Bundesbahn in die Stadt wie bei der Albtalbahn erschien unmöglich – die Möglichkeit gegeben sein, am gleichen Bahnsteig in Busse oder Straßenbahnen mit dem Ziel Innenstadt umzusteigen. Eine Möglichkeit zur Realisierung dieses Plans wurde darin gesehen, dass zum einen neue Straßenbahnstrecken durch die Baumeister- und die Rüppurrer Straße geplant waren, zum anderen der größte Teil der Altstadt im Zuge der Altstadtsanierung abgerissen war¹²¹⁸ und somit freie Flächen zur Verfügung standen. Der „neue“ Karlsruher Hauptbahnhof

¹²¹³ Vgl. ebd. S. 232.

¹²¹⁴ Zitat ebd. S. 232.

¹²¹⁵ Vgl. ebd. S. 232.

¹²¹⁶ Zitat ebd. S. 232.

¹²¹⁷ Vgl. ebd. S. 232.

¹²¹⁸ Vgl. ebd. S. 233.

wäre somit in erster Linie zu einem Fernverkehrsbahnhof geworden und lediglich aus Süden und Westen noch von Nahverkehrszügen angefahren worden.¹²¹⁹

Die Eisenbahnverbindungen aus dem unteren Murgtal (ab Forbach oder Gernsbach) sollten erhalten bleiben, jedoch sollte von Dampf- auf Dieselbetrieb umgestellt werden. Die Strecken der SWEG Bruchsal – Menzingen/Tiefenbach¹²²⁰ und Rastatt – Kehl sollten für den Schienenpersonenverkehr ebenfalls erhalten werden.¹²²¹

Darüber hinaus wurde die Einrichtung von Park-and-Ride-Plätzen gefordert, die nach Meinung der Gutachter als fester Bestandteil zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Innenstädten gehörten. Es wurde darauf verwiesen, dass sich derartige Anlagen sogar in den USA bewährt hätten, wenn auch bis damals auch nur in Städten über 500.000 Einwohnern.¹²²² Jedoch sah man für die Errichtung von Park-and-Ride-Plätzen relativ wenige Möglichkeiten auf Karlsruher Gemarkung, man schlug größtenteils Standorte außerhalb Karlsruhes an DB- oder (potenziellen) AVG-Strecken vor.¹²²³

4.11 1971 – Die Untersuchung zur Unterpflasterstraßenbahn Karlsruhe

Kurz nach seinem Amtsantritt am 1. Juli 1970 bat der neue Karlsruher Oberbürgermeister Otto Dullenkopf in einem Brief vom 6. August 1970 die VBK „um Ausarbeitung einer Planung für eine vorzusehende Unterpflasterbahn für die Stadt Karlsruhe (...), denn für eine Fülle von Straßenverkehrsplanungen sind die Überlegungen für den öffentlichen Verkehr unter der Straße von größter Wichtigkeit.“¹²²⁴

Im Vorwort zur daraufhin erstellten Untersuchung wurde der Auftrag präzisiert: „(...) zu überprüfen, ob eine unterirdische Führung der Straßenbahn in der Innenstadt Karlsruhe möglich ist und damit eine ungehinderte Fahrt der schienengebundenen Verkehrsmittel im

¹²¹⁹ Man hätte folglich eine ähnliche Verkehrssituation geschaffen, wie man sie heute beispielsweise in Kassel findet. Auch dort liegt der Fernbahnhof – Kassel-Wilhelmshöhe – seit 1991 außerhalb des Stadtzentrums; der in der Innenstadt gelegene Hauptbahnhof dient nur noch dem Nahverkehr und ist ebenfalls zum größten Teil ein Kopfbahnhof. Lediglich die Stadtbahnen, dort RegioTram genannt, fahren seit 2007 unter dem Bahnhofsgebäude hindurch und weiter als Straßenbahn durch die Stadt.

¹²²⁰ Dieser Ast wurde später verkürzt und endet heute in Odenheim (siehe Kapitel 3.8).

¹²²¹ Vgl. Planungsgemeinschaft Zentrales Oberrheingebiet (Hrsg.); Bayer, Adolf u. a.: Raumordnungsplan für die Region der Planungsgemeinschaft Zentrales Oberrheingebiet. Textband. Karlsruhe 1971. KIT Bibliothek Campus Süd, Sign 73 J 1 Text. S. 233.

¹²²² Vgl. ebd. S. 233.

¹²²³ Vgl. ebd. S. 233.

¹²²⁴ Zitat Stadt Karlsruhe Dezernat I: Dullenkopf, Otto: Brief an die Verkehrsbetriebe. Karlsruhe, 06. August 1970. VBK-Registrierung. Aktenzeichen 405/60. Unterpflasterstraßenbahn (U-Strab). Heft 1.

Kernbereich der Stadt erreicht werden kann. Dies würde die gewünschte Attraktivität der öffentlichen Verkehrsmittel wesentlich steigern.¹²²⁵

Doch wollten zumindest Teile der Stadtverwaltung die Angelegenheit nicht allein den VBK überlassen. Daher vereinbarten die Karlsruher Bürgermeister Jahn und Rehberger in Briefen vom 26. November 1970 und 11. Dezember 1970,¹²²⁶ „daß die Untersuchungen nicht von den Verkehrsbetrieben allein, sondern von einem Arbeitskreis [...] durchgeführt werden sollen. Bei der Untersuchung sind stadtplanerische und rein bautechnische Überlegungen von ausschlaggebender Bedeutung.“¹²²⁷ Es wurde also eine Kommission gebildet, in die je ein Vertreter der Verkehrsbetriebe und des Stadtplanungsamts sowie zwei Vertreter des Tiefbauamts entsandt wurden.¹²²⁸

Diese Kommission legte bereits 10 Monate später, am 24. September 1971, das Ergebnis ihrer Arbeiten vor.¹²²⁹ Die Verfasser betonten dabei zunächst, dass sie sich nur mit dem Verkehr in der Stadt Karlsruhe, nicht aber mit dem des Karlsruher Umlandes beschäftigen wollten und verwiesen diesbezüglich auf weitere Arbeiten.¹²³⁰

Zunächst setzten sich die Autoren mit einer Bestandsaufnahme der Situation der Stadt Karlsruhe auseinander. Sie verwiesen darauf, dass sie im Wesentlichen die Pendlerströme berücksichtigen würden, was für die Stadt Karlsruhe einen Einzugsbereich zwischen Rastatt und etwa 10 km nördlich von Bruchsal bedeutete.¹²³¹ „Eine Angabe des Einzugsbereichs für den Einkauf oder die kulturellen Veranstaltungen erübrigt sich bei der vorliegenden generellen Untersuchung, zumal im Einkauf und bei kulturellen Veranstaltungen der öffentliche Verkehr nicht die gleich wichtige Rolle wie beim Berufs- und Schülerverkehr spielt.“¹²³²

Diese Meinung ist heute als überholt anzusehen. Freizeitverkehre spielen in der Verkehrsplanung, nicht nur wegen der demografischen Entwicklung in Deutschland, eine immer größere Rolle, wie gerade auch die Diskussion um die U-Strab/Kombilösung beweist,

¹²²⁵ Zitat Stadt Karlsruhe; Arbeitskreis U-Strab (Hrsg.): Dorbarth, K.; Martin, E.; Meil, R.; Müller, E.: Untersuchung Unterpflasterstraßenbahn Karlsruhe (Stadtbahn). Karlsruhe, 1971. S. 4.

¹²²⁶ Vgl. ebd. S. 4.

¹²²⁷ Zitat ebd. S. 4.

¹²²⁸ Vgl. ebd. S. 1.

¹²²⁹ Vgl. ebd.

¹²³⁰ Vgl. ebd. S. 5.

¹²³¹ Vgl. ebd. S. 7.

¹²³² Zitat ebd. S. 7.

in der seit mehr als 10 Jahren der Einkaufsverkehr ein mindestens ebenso wichtiges Thema wie der Berufsverkehr darstellt.

Die Verfasser gehen dann auf die vorhandene Bedienung der Stadt mit dem öffentlichen Nahverkehr ein. Sie bemerken: „Allein 70 % aller Personenfahrten des zur Stadt gerichteten öffentlichen Verkehrs (...) die schienengebundenen Fahrzeuge [übernehmen]. Daneben besteht ein Omnibusnetz, gebildet aus Linien der Bundesbahn, Bundespost, Stadtwerke und privaten Unternehmen.“¹²³³

Fortgesetzt wird die Analyse mit einer der Kernthesen, die bis heute vor allem in der öffentlichen Diskussion ein wichtiges Argument der Befürworter einer Untertunnelung ist: „Innerhalb der Gemarkung Karlsruhe übernehmen Straßenbahn- und Omnibuslinien die öffentlichen Nahverkehrsbedienung (...). Die Züge der Bundesbahn haben keine Bedeutung am Binnenverkehr. Die Bahnhöfe liegen außerhalb der Zentren – der Hauptbahnhof ist zum Beispiel von der Innenstadt 2 km entfernt –, und die Bahnstrecken stellen nicht die kürzesten Verbindung der Nutzungsschwerpunkte dar (...).“¹²³⁴

In der Tat liegt der Hauptbahnhof in Karlsruhe nicht, wie beispielsweise in Stuttgart oder München, direkt im Stadtzentrum, sondern seit seiner Verlegung 1913 etwa 2,5 km vom eigentlichen Stadtzentrum entfernt.¹²³⁵

Der ehemalige von dem Architekten Eisenlohr erbaute erste Karlsruher Hauptbahnhof befand sich an der Stelle, an der heute das Badische Staatstheater steht.¹²³⁶ D. h., die Eisenbahn führte unter anderem über Teile der heutigen Kriegsstraße. Da sie obendrein höhengleich mit dem städtischen Straßennetz verlief,¹²³⁷ teilte sie de facto die Stadt in zwei Hälften und verhinderte auch lange Zeit eine Erweiterung der Stadt Karlsruhe nach Süden.¹²³⁸ Gegen den

¹²³³ Zitat ebd. S. 8.

¹²³⁴ Zitat ebd. S. 8 f.

¹²³⁵ Vgl. Gleitsmann-Topp, Rolf-Jürgen (Hrsg.): Technikdiskurse. Karlsruher Studien zur Technikgeschichte. Band 1: Oetzel, Günther: Das pulsierende Herz der Stadt. Stadtraum und industrielle Mobilität. Die Karlsruher Bahnhofsfrage. Karlsruhe 2005. S. 68 f. (<http://digibib.uni-karlsruhe.de/volltexte/1000002976>)

¹²³⁶ Vgl. Stadtarchiv Karlsruhe, Verkehrsbetriebe Karlsruhe (Hrsg.): Koch, Manfred (Hrsg.): Mit Beiträgen von: Bindewald, Klaus; Ludwig, Dieter; Stammler, Horst u. a.: Unter Strom. Geschichte des öffentlichen Nahverkehrs in Karlsruhe. Veröffentlichungen des Karlsruher Stadtarchivs, Bd. 20. Karlsruhe 2000. S. 73.

¹²³⁷ Vgl. Gleitsmann-Topp, Rolf-Jürgen (Hrsg.): Technikdiskurse. Karlsruher Studien zur Technikgeschichte. Band 1: Oetzel, Günther: Das pulsierende Herz der Stadt. Stadtraum und industrielle Mobilität. Die Karlsruher Bahnhofsfrage. Karlsruhe 2005. S. 53 ff. (<http://digibib.uni-karlsruhe.de/volltexte/1000002976>)

¹²³⁸ Vgl. Stadtarchiv Karlsruhe, Verkehrsbetriebe Karlsruhe (Hrsg.): Koch, Manfred (Hrsg.): Mit Beiträgen von: Bindewald, Klaus; Ludwig, Dieter; Stammler, Horst u. a.: Unter Strom. Geschichte

Widerstand der Leitung der badischen Staatsbahnen, „die die zentrale Lage des bisherigen Hauptbahnhofes zunächst nicht preisgeben wollte und stattdessen die Errichtung von Brücken befürwortete“¹²³⁹ beschloss das badische Parlament 1902 letztendlich einstimmig die Verlegung des Hauptbahnhofes an seinen heutigen Platz. 1906 wurde mit dem Bau begonnen,¹²⁴⁰ der im Sommer 1913 abgeschlossen worden war.¹²⁴¹ Am 20. Oktober 1913 konnte der neue Karlsruher Hauptbahnhof in Betrieb genommen werden.¹²⁴²

Die Verfasser der Studie stellen weiterhin dar, dass „die größte Bedeutung im Straßenbahnnetz (...) die Ost-West-Achse von Durlach über die Innenstadt nach Mühlburg und Knielingen“¹²⁴³ habe. Daneben gab bzw. gibt es bis heute nur noch eine zweite Ost-West-Achse, die südlich von der oben genannten ab dem Entenfang durch Kriegsstraße, Gartenstraße, Mathystraße über Hermann-Billing-Straße zur Ettlinger Straße verläuft.¹²⁴⁴

Die Nord-Süd Verbindung erfolgt durch drei Schienenstrecken:

- von der Haltestelle Kronenplatz durch die Fritz-Erler-Straße, die Rüppurrer Straße und weiter durch die Stuttgarter Straße zum Hauptbahnhof,

des öffentlichen Nahverkehrs in Karlsruhe. Veröffentlichungen des Karlsruher Stadtarchivs, Bd. 20. Karlsruhe 2000. S. 73 ff. In dem Buch „Unter Strom“ ist auf S. 76 auch ein Bild der Ansicht des damaligen Ettlinger-Tor-Platzes von Süden aus abgedruckt. Man sieht sie bei Einfahrt eines mit einer Schnellzugdampflok bespannten Zuges Pferdefuhrwerke und Fußgänger vor Bahnschranken warten müssen und ihren Weg in die Innenstadt, bzw. aus ihr heraus nicht fortsetzen können.

¹²³⁹ Zitiert nach ebd. S. 73.

¹²⁴⁰ Vgl. Gleitsmann-Topp, Rolf-Jürgen (Hrsg.): Technikdiskurse. Karlsruher Studien zur Technikgeschichte. Band 1: Oetzel, Günther: Das pulsierende Herz der Stadt. Stadtraum und industrielle Mobilität. Die Karlsruher Bahnhofsfrage. Karlsruhe 2005. S. 85. (<http://digibib.uni-karlsruhe.de/volltexte/1000002976>)

¹²⁴¹ Vgl. Stadtarchiv Karlsruhe, Verkehrsbetriebe Karlsruhe (Hrsg.): Koch, Manfred (Hrsg.): Mit Beiträgen von: Bindewald, Klaus; Ludwig, Dieter; Stammler, Horst u. a.: Unter Strom. Geschichte des öffentlichen Nahverkehrs in Karlsruhe. Veröffentlichungen des Karlsruher Stadtarchivs, Bd. 20. Karlsruhe 2000. S. 75 f..

¹²⁴² Vgl. Gleitsmann-Topp, Rolf-Jürgen (Hrsg.): Technikdiskurse. Karlsruher Studien zur Technikgeschichte. Band 1: Oetzel, Günther: Das pulsierende Herz der Stadt. Stadtraum und industrielle Mobilität. Die Karlsruher Bahnhofsfrage. Karlsruhe 2005. S. 83. (<http://digibib.uni-karlsruhe.de/volltexte/1000002976>)

Und: Stadtarchiv Karlsruhe, Verkehrsbetriebe Karlsruhe (Hrsg.): Koch, Manfred (Hrsg.): Mit Beiträgen von: Bindewald, Klaus; Ludwig, Dieter; Stammler, Horst u. a.: Unter Strom. Geschichte des öffentlichen Nahverkehrs in Karlsruhe. Veröffentlichungen des Karlsruher Stadtarchivs, Bd. 20. Karlsruhe 2000. S. 75 ff.

¹²⁴³ Stadt Karlsruhe; Arbeitskreis U-Strab (Hrsg.): Dorbarth, K.; Martin, E.; Meil, R.; Müller, E.: Untersuchung Unterpflasterstraßenbahn Karlsruhe (Stadtbahn). Karlsruhe, 1971. S. 9.

¹²⁴⁴ Stadt ebd. S. 9.

Anfang der 1970er Jahre wurde sie als Umleitungsstrecke durch die Baumeisterstraße bis zur Rüppurrer Straße verlängert; dieser letzte Streckenabschnitt wurde jedoch bisher nicht im regulären Liniendienst befahren.

- vom Marktplatz über die Karl-Friedrich-Straße und die Ettlinger Straße zum Hauptbahnhof,
- vom Europaplatz (damalige Haltestelle Hauptpost) durch die Karlstraße und die Ebertstraße zum Hauptbahnhof.

An dieses innerstädtische Kernnetz schließen sich dann Außenäste in diverse Stadtteile an. Zum Entstehungszeitpunkt der Studie verlief darüber hinaus noch eine Straßenbahnstrecke durch die Reinhold-Frank-Straße und die Moltkestraße weiter in Richtung Siemensallee,¹²⁴⁵ „deren Ostteil im Laufe des Jahres 1971 aufgegeben werden soll. Der Anschluss erfolgt dann über die Blücherstraße.“¹²⁴⁶ Ergänzt wird das innerstädtische Streckennetz durch ein Omnibusnetz, das „die weniger dicht besiedelten Außenbezirke der Stadt – Wohn- und Industriegebiete – und Nachbarorte im Landkreis Karlsruhe (erschließt). Um unwirtschaftlichen Schienenparallelverkehr zu vermeiden, sind die Omnibuslinien grundsätzlich am Rande des Schienenbereiches oder in Nebenzentren (Mühlburg, Durlach) an die Straßenbahn angeschlossen.“¹²⁴⁷

Daran hat sich bis heute nichts geändert. Bis zum heutigen Tage zeichnet sich gerade auch das Karlsruher Modell dadurch aus, dass es sich beim Busnetz in erster Linie um ein Zubringernetz zu Stadtbahn und Straßenbahn handelt. Die Autoren führen weiter aus: „Es kann bereits hier schon in der Bestandsaufnahme erwähnt werden, daß ein Schienennetz auch künftig die Stadtrandgebiete nicht umfassend erschließen kann; verschiedene wenig dicht besiedelten Stadtteile werden genau wie heute durch Omnibusse angefahren werden müssen. Es ist dabei anzunehmen, dass das Busnetz zu erweitern ist.“¹²⁴⁸

Zur damaligen Zeit war nach Ansicht der Autoren „trotz des verhältnismäßig dichten Netzes der öffentlichen Verkehrsmittel im Umland (...) der Anteil mit 24 % des öffentlichen Verkehrs am gesamten Zielverkehr der Stadt Karlsruhe verhältnismäßig gering. Beim Berufsverkehr liegt der Prozentsatz bei 26 %. Dabei wird der größere Anteil mit etwa 18.000 Personenfahrten pro Tag von den Zügen der Bundesbahn übernommen.

¹²⁴⁵ Vgl. Stadt Karlsruhe; Arbeitskreis U-Strab (Hrsg.): Dorbarth, K.; Martin, E.; Meil, R.; Müller, E.: Untersuchung Unterpflasterstraßenbahn Karlsruhe (Stadtbahn). Karlsruhe, 1971. S. 10.

¹²⁴⁶ Zitat ebd. S. 10.

¹²⁴⁷ Zitat ebd. S. 10.

¹²⁴⁸ Zitat ebd. S. 10.

Beim Binnenverkehr, d. h. Quelle und Ziel der Verkehrsbewegung befinden sich innerhalb der Stadt Karlsruhe, wird der Berufsverkehr mit 24 % vom öffentlichen Nahverkehr übernommen. Dieser Wert beinhaltet nur die Fahrten zum Arbeitsplatz.¹²⁴⁹

Auch zur damaligen Zeit konnte man nach Ansicht der Autoren „die überragende Bedeutung des Stadtzentrums mit den Spitzenwerten in der Streckenbelastung“¹²⁵⁰ erkennen. Das Karlsruher ÖPNV-Netz war folglich auch damals schon in Sternform auf das Stadtzentrum Kaiserstraße zugeschnitten, denn der „Belastungsplan der Haltestellen innerhalb der Innenstadt (Abb. 10) ergänzt diese Aussage. Hier ist klar zu erkennen: die Bereiche Hauptpost und Marktplatz sind Hauptanziehungspunkte der Fahrgäste der Verkehrsbetriebe.“¹²⁵¹ Das Fahrziel von 53 % der Fahrgäste der Verkehrsbetriebe lag demnach in der Innenstadt Karlsruhes.¹²⁵²

Für die weitere Entwicklung sahen die Autoren, die Bus-Anbindung in diesem Fall nicht berücksichtigt, dass der Einzugsbereich von Karlsruhe sich im Rahmen einer Fahrzeit von etwa 45 bis 60 Minuten mit öffentlichen Verkehrsmitteln hielt. Auf dem Gebiet der Stadt Karlsruhe dauerte eine Fahrt mit dem ÖPNV zum damaligen Zeitpunkt im Allgemeinen zwischen 20 und 45 Minuten.¹²⁵³

Die Bevölkerung Karlsruhes war in den Jahren von 1960 bis 1970 zwar gewachsen, aber nicht so stark, wie ursprünglich angenommen. Hatte eine Untersuchung der Prognos AG für 1970 mit etwa 270.000 und für 1980 mit etwa 300.000 Einwohnern gerechnet, so musste diese Prognose 1970 dahingehend korrigiert werden, dass man nur noch von einem Bevölkerungswachstum von etwa 260.000 im Jahre 1970 auf etwa 270.000 im Jahr 1980 ausging. Hingegen war abzusehen, dass dagegen die Bevölkerung im Umland von Karlsruhe stärker als angenommen gewachsen war und noch weiter wachsen würde, sodass in Summe die Stadt Karlsruhe und die sie umgebenden Gebiete zusammengenommen sich in etwa so entwickeln würden, wie es zehn Jahre zuvor prognostiziert worden war.¹²⁵⁴ Mit der Forderung, diese Entwicklung umzukehren und „mit besonderer Intensität anzustreben, die einseitige Bevölkerungszunahme im Umland abzubauen“, ¹²⁵⁵ waren die Autoren der Studie

¹²⁴⁹ Zitat ebd. S. 11.

¹²⁵⁰ Zitat ebd. S. 11 und Abbildung 8.

¹²⁵¹ Zitat ebd. S. 11.

¹²⁵² Vgl. ebd. S. 11 und Abbildung 10.

¹²⁵³ Vgl. ebd. S. 12.

¹²⁵⁴ Vgl. ebd. S. 17 bis 18.

¹²⁵⁵ Zitat ebd. S. 18.

ihrer Zeit voraus. Sie führten dabei vor allem „verkehrsplanerische“ Argumente an: „Verlagert sich ein Großteil der Bevölkerung, der in Karlsruhe arbeitet, in die Umlandzonen, so wird dessen Berufsweg vergrößert; das bedeutet aber: Verkehrszunahme.“¹²⁵⁶ Jedoch schienen sie diesbezüglich keine großen Hoffnungen gehabt zu haben: Es sei vorauszusehen, dass „trotz aller städtischen Bemühungen durch das Angebot von attraktiven Wohngebieten innerhalb der Gemarkung, das Umland wegen des preiswerteren Geländes sehr begehrt sein wird, sodass die Einwohner der Umlandgemeinden weiterhin relativ stark zunehmen werden.“¹²⁵⁷ Daraus zogen sie die gleiche Schlussfolgerung, die etwa ein Jahrzehnt vorher auch schon Oberbürgermeister Klotz gezogen hatte: „Damit ist die große regionale Aufgabe verbunden, das Umland mit einem guten öffentlichen Nahverkehrsnetz umfassend zu erschließen.“¹²⁵⁸

Auch für diese Verkehrsplaner war offensichtlich, dass sich Verkehrsströme nicht nach Gemarkungs- und anderen politischen Grenzen, sondern nach den Mobilitätswünschen der Bürger richten. Deswegen sahen sie auch die damaligen Planungen recht kritisch: „Die heute im Umland vorhandene und auch in den Bebauungsplan vorgesehenen geringen Bebauungsdichten widersprechen jeder wirtschaftlichen und attraktiven ÖNV-Planung.“¹²⁵⁹ Insbesondere sahen sie dadurch Probleme in einer ausreichend dichten Bedienung und somit auch Schwierigkeiten bei der Erreichung ausreichend kurzer Reisezeiten.¹²⁶⁰

Auf Basis dieser Bestandsaufnahme entwarfen die Verfasser der Arbeit Eckpfeiler eines zukünftigen Nahverkehrsnetzes in Karlsruhe und nahmen alte Pläne aus der Ära Klotz auf. Neben den beizubehaltenden Strecken der Deutschen Bundesbahn müssten „neue Bahnlinien, eventuell Stadtbahnen, die Nachbargemeinden anfahren.“¹²⁶¹ Sie bezogen sich dabei auf die von der Stadt Karlsruhe bereits durchgeführten Verkehrs- und Voruntersuchungen für die Stadtbahnlinien nach Neureut und weiter über Eggenstein und nach Leopoldshafen sowie über die Erschließung von Forchheim, Mörsch und Durmersheim. Ebenso hielten sie „eine Schnellbahnverbindung in die Nachbargemeinden über den Rhein“ für „erstrebenswert“.¹²⁶² Weiterhin schlugen sie eine Untersuchung über die Zweckmäßigkeit einer zur DB-Strecke Karlsruhe – Mannheim parallel verlaufenden Stadtbahn zur Bedienung von Blankenloch und

¹²⁵⁶ Zitat ebd. S. 19.

¹²⁵⁷ Zitat ebd. S. 19.

¹²⁵⁸ Zitat ebd. S. 19.

¹²⁵⁹ Zitat ebd. S. 23.

¹²⁶⁰ Vgl. ebd. S. 23.

¹²⁶¹ Zitat ebd. S. 19.

¹²⁶² Zitat ebd. S. 19.

Friedrichstal vor. Sie fassten auch eine Nahverkehrsverbindung auf der Schiene nach Grötzingen und weiter über Berghausen bis Söllingen als „Erfolg versprechend“¹²⁶³ ins Auge.¹²⁶⁴

Sie machten jedoch zur Bedingung, dass diese beiden Verbindungen (Karlsruhe – Friedrichstal und Karlsruhe – Berghausen – Söllingen) „nicht zum Hauptbahnhof führen [dürften]“¹²⁶⁵, sondern „an das innerstädtische Netz angeschlossen werden.“¹²⁶⁶ Dieser Anschluss an das innerstädtische Straßenbahnnetz sollte über das Gelände des damaligen Gaswerks und des damaligen Eisenbahnausbesserungswerks, also im Bereich der heutigen Ludwig-Erhard-Allee in dem neuen Stadtteil Südoststadt, erfolgen.¹²⁶⁷

Wenn diese Pläne auf die heutigen Verhältnisse übertragen werden, erkennt man, dass einige der heutigen Stadtbahnlinien, wenn auch nicht in exaktem Verlauf und auch nicht ihrer ganzen Ausdehnung, damals schon ins Auge gefasst worden waren:

- Die S1/S11 Bad Herrenalb/Langensteinbach – Leopoldshafen fährt heute über Leopoldshafen hinaus nach Hochstetten.
- Die S2, damalige Planung Durmersheim – Mörsch – Forchheim – Karlsruhe – Blankenloch – Friedrichstal fährt heute im Süden zwar immer noch nicht bis Durmersheim, aber immerhin bis Mörsch ins Neubaugebiet Bach-West, im Norden dafür aber nicht nur bis Friedrichstal, sondern weiter bis Spöck.
- Die S5 fährt im Osten weiter als damals geplant, nicht nur bis Söllingen, sondern über Pforzheim bis vor die Tore Stuttgarts nach Bietigheim-Bissingen.
- Auch über den Rhein wurde inzwischen eine Stadtbahn gebaut: Die S5 fährt nach Wörth und wurde inzwischen nach Germersheim verlängert.

Es fehlen die S31/S32 (Rastatt – Karlsruhe – Bruchsal und weiter in den Kraichgau), die S9 (Bruchsal – Bretten – Mühlacker) sowie die S4 (Baden-Baden – Karlsruhe – Bretten und weiter über Eppingen Richtung Heilbronn), von deren weiteren Verlängerungen Enztalbahn, Murgtalbahn und bis nach Achern ganz zu schweigen, die allerdings nicht zum direkten Karlsruher Einzugsgebiet gezählt wurden.

¹²⁶³ Zitat ebd. S. 20.

¹²⁶⁴ Vgl. ebd. S. 20.

¹²⁶⁵ Zitat ebd. S. 20.

¹²⁶⁶ Zitat ebd. S. 20.

¹²⁶⁷ Vgl. ebd. S. 20.

Diese Planungen hatten für die Verfasser der U-Strab-Studie vor allem einen Zweck: „Es sind Planungskonzepte vorzuschlagen, die zur Benutzung der öffentlichen Nahverkehrsmittel anregen. Der öffentliche Nahverkehr muss bestimmendes Planungselement werden. Welche Erfolge aber durch die planerischen Bemühungen zusammen mit steuerlichen Maßnahmen und Subventionen zu erzielen sind, ist nur schwer zu prognostizieren.“¹²⁶⁸

Es schließt sich eine Formulierung der „allgemeinen Zielvorstellungen“ der „ÖNV-Planungen“¹²⁶⁹ für die „Erhöhung der Attraktivität und Stärkung des öffentlichen Nahverkehrs“¹²⁷⁰ an:

- „kurze Fahrzeit, d. h. hohe Reisegeschwindigkeit,
- ausreichende Leistungsfähigkeit,
- Sicherheit,
- Pünktlichkeit,
- kurze Zugfolge,
- Fahrkomfort, Bequemlichkeit und preiswerte Tarife.“¹²⁷¹

Diesen Basisforderungen ist nichts hinzuzufügen, das Problem ist in der Realität nur, ob und wie sie umgesetzt werden (können).

Auf Basis dieser Forderungen, Absichtserklärungen und Vorplanungen entwickelten die Planer und Verfasser der U-Strab-Studie ihre Planungsgrundlagen und präsentierten anschließend insgesamt fünf Varianten, die sie miteinander verglichen.

Interessant ist dabei, dass sie für den Fall einer U-Strab 1:1 von den damaligen Straßenbahnen und auch ansonsten von den im Karlsruher Straßenbahnnetz bekannten Eigenschaften sprachen. So gingen sie beispielsweise davon aus, dass auch unterirdisch 12-15 cm hohe Bahnsteige (Bahnsteighöhe über Schienenoberkante) für die U-Strab verwendet werden sollten, Barrierefreiheit war noch keine Vorgabe für die Planungen. Anhand der Abmessungen, die für die Fahrzeuge angegeben sind, erkennt man, dass man mit Fahrzeugen der Typen der vorhandenen Gelenktriebwagen und sogar mit den Vierachsern plante

¹²⁶⁸ Zitat ebd. S. 21.

¹²⁶⁹ Vgl. ebd. S. 22.

¹²⁷⁰ Zitat ebd. S. 22.

¹²⁷¹ Zitat ebd. S. 22.

(Normalspur, Fahrzeuglänge 15 m bei den Vierachsern, 19 m bzw. 27 m bei den Gelenktriebwagen, Fahrzeugbreite 2,20 bis 2,40 m). Aus den Maßangaben für die Tunnellage muss geschlossen werden, dass damals die gesamte Baumaßnahme in offener Bauweise bzw. Deckelbauweise durchgeführt werden sollte – im Gegensatz zur heutigen Kombilösung, die überwiegend bergmännisch, mittels Tunnelbohrmaschine, im Schildvortrieb erstellt werden soll.¹²⁷²

Für ein „richtiges“ U-Bahn-System hingegen wäre, nach den Annahmen der Verfasser, mit Bahnsteighöhen von 90 cm, Barrierefreiheit gegeben gewesen. Dort wären angesichts 2,65 m breiter und 37 m langer Fahrzeuge, die in Dreifach-Zugverbänden hätten fahren sollen, verglichen mit der U-Strab auch die Fahrgast-Kapazitäten deutlich größer gewesen.¹²⁷³

Die Verfasser der Studie untersuchten daraufhin mehrere Varianten zur zukünftigen Entwicklung des Verkehrsnetzes.

Variante eins: Erweiterung des bestehenden Straßenbahn- und Omnibusnetzes

Das Straßenbahnnetz der Zukunft des Jahres 1971 entsprach nahezu dem bestehenden Straßenbahnnetz in Karlsruhe im Jahr 1999. Lediglich die Straßenbahn-/Stadtbahnstrecke durch Hagsfeld ist nicht enthalten.¹²⁷⁴ Außerhalb von Karlsruhe wären die Rheinbahn (S2 Süd, Rheinstetten-Forchheim und Rheinstetten-Mörsch), die Albtalbahn und die Hardtbahn direkt an das Karlsruher Straßenbahnnetz angeschlossen.

Der Fahrplan sollte verdichtet und erheblich mehr Direktverbindungen geschaffen werden. Beispielsweise sollten sowohl Durlach als auch die Waldstadt mit je drei Straßenbahnlinien angefahren werden¹²⁷⁵ „Mit dem zu erwartenden Verkehrsaufkommen (einschließlich

¹²⁷² Vgl. ebd. S. 24 ff.

¹²⁷³ Vgl. ebd. S. 25.

¹²⁷⁴ Vgl. ebd. S. 28 ff. und Abb.14 und 17.

¹²⁷⁵ So waren unter anderem neben der Beibehaltung der Linien 1 und 2 Durlach-Stadtmitte-Knielingen und Durlach-Stadtmitte-Nordweststadt auch eine Linie Durlach-Stadtmitte-Rheinstrandsiedlung geplant (die später, bis zur Fertigstellung der Strecke durch Hagsfeld nach Blankenloch, als Nachfolger der Linie 2 Durlach-Nordweststadt auch tatsächlich als Linie 2 Durlach-Rheinstetten mit Stadtbahnwagen gefahren wurde.)

Aus der Waldstadt sollten anstelle der damals existierenden Straßenbahnlinie 4 zum Kühlen Krug und der nur in der Hauptverkehrszeit bis in die Waldstadt fahrenden Linie 5 (Ziel Hauptbahnhof) durchgängig direkte Linien nach Durmersheim, nach Rüppurr und nach Oberreut fahren.

Wenn man die Stadtbahnlinie S1/S11 in Karlsruhe nur als eine Linie wertet, da der Zehn-Minuten-Takt nur bis Ettlingen und die „namensgebenden“ Endstationen weiter im Süden (Bad Herrenalb und Ittersbach) nur zwei bis drei Mal pro Stunde angefahren werden, führen zum Beispiel 2006 sechs Linien in der Kaiserstraße auf dem Abschnitt Marktplatz – Europaplatz, und schon damit schien der Streckenabschnitt überlastet (es handelte sich um die Straßenbahnlinien 1, 3 und 4 und die Stadtbahnlinien S1/S11, S2 und S5). Allerdings waren 2006 die Straßenbahn- und

Neubaugebiete) würde diese Linienführung den größten Teil der Verkehrswünsche erfüllen.¹²⁷⁶ Diese zumindest aus Sicht des ÖPNV-Kunden optimistische Einschätzung wurde jedoch dann relativiert. „Man erkennt aber auch, daß – bei Beibehaltung des in Karlsruhe üblichen 10-Minuten-Verkehrs – auf dem Streckenabschnitt Marktplatz-Hauptpost elf Straßenbahnlinien verkehren würden, zwischen Schillerstraße und Hauptpost wären es noch zehn Linien. Diese dichte Zugfolge lässt sich aber auf einem Gleis je Fahrtrichtung nicht ohne Schwierigkeiten durchführen.“¹²⁷⁷ Daraus wird die Schlussfolgerung gezogen, dass entweder Teile des Netzes von Straßenbahn und Omnibus umgestellt werden oder eine weitere zweigleisige Entlastungsstrecke parallel zur Kaiserstraße errichtet werden müsste. Ein Ausbau des Omnibusnetzes wurde jedoch wegen der damit verbundenen zusätzlichen Umsteigevorgänge sowie „im Hinblick auf die Luftverschmutzung“¹²⁷⁸ als „nicht zu empfehlen“ abgelehnt.¹²⁷⁹ Anschließend wird die These aufgestellt, die die Haltung der Stadtverwaltung bezüglich der Weiterentwicklung des ÖPNV in der Karlsruher Innenstadt für die nächsten 30 Jahre bestimmen sollte: „Da in der Innenstadt kein Straßenzug zur Verfügung steht, der parallel zur Kaiserstraße bzw. Kaiserallee führt, kann auf ebener Erde kein zweites Gleispaar zur Entlastung obengenannter Strecken erstellt werden.“¹²⁸⁰

Variante zwei: „Es werden nur die Hauptachsen abgesenkt, die Nebenlinien verbleiben ebenerdig“¹²⁸¹

„Der Grundgedanke der Variante zwei ist, die an den vorgesehenen städtebaulichen Wachstumsachsen wohnenden Fahrgäste möglichst schnell in das Stadtzentrum zu bringen und die Hauptgeschäftsstraße der Stadt, die Kaiserstraße, so weit als möglich von der Straßenbahn zu entlasten.“¹²⁸²

Mit diesem Satz wird die Darstellung der Variante zwei, die später als „Y-Lösung“ bekannt werden sollte, eingeleitet. Ihren Namen verdankt sie der Tatsache, dass die Ost-West-

Stadtbahnwagen erheblich größer als die aus dem Jahre 1971, und es wurden auch erheblich mehr Zugverbände gefahren, die aus zwei Fahrzeugen bestanden.

¹²⁷⁶ Zitat Stadt Karlsruhe; Arbeitskreis U-Strab (Hrsg.): Dorbarth, K.; Martin, E.; Meil, R.; Müller, E.: Untersuchung Unterpflasterstraßenbahn Karlsruhe (Stadtbahn). Karlsruhe, 1971. S. 29.

¹²⁷⁷ Zitat ebd. S. 29.

¹²⁷⁸ Zitat ebd. S. 30.

¹²⁷⁹ Zitat ebd. S. 30.

¹²⁸⁰ Zitat ebd. S. 31.

¹²⁸¹ Zitat ebd. S. 32.

¹²⁸² Zitat ebd. S. 32.

Interessant ist, dass auch diese Untersuchung der Stadtverwaltung schon von „Fahrgästen“ und nicht beispielsweise von „Beförderungsfällen“ spricht.

Verbindung nicht wie bei späteren Modellen geplant unter der Kaiserstraße verlaufen sollte, sondern, ausgehend vom Durlacher und vom Mühlburger Tor, weiter südlich unter der Markgrafen- und Erbprinzenstraße. Auch ein Südabzweig war eingeplant; die Albtalbahn sollte noch südlich des Hauptbahnhofs abgesenkt und unter diesem hindurch weiter unter der Ettlinger Straße fahren. Unter dem Rondellplatz sollten sich die drei Streckenäste treffen. Zeichnet man die Lösung auf einem Stadtplan ein, so sehen die Linien von oben betrachtet tatsächlich wie ein großes Ypsilon aus. Insgesamt wären 5,8 km Tunnelstrecken notwendig gewesen, von denen 2,1 km bergmännisch im Schildvortrieb gebaut werden sollten.¹²⁸³

Nur vom verkehrsplanerische Standpunkt aus betrachtet wirkt die Y-Lösung bestechend, heute mehr denn je. Sie vereint die Möglichkeit der Stadtentwicklung nach Süden mit der notwendigen Erreichbarkeit der Arbeitsplätze und Ziele nördlich der Kaiserstraße wie zum Beispiel dem Regierungspräsidium, dem Finanzamt, der Universität (bzw. KIT Campus Süd) oder der FH und der PH – in den genannten Fällen liegen die geplanten (Ausstiegs-)Haltestellen kaum weiter weg vom Ziel als die vorhandenen oberirdischen in der Kaiserstraße – aber auch das vor einigen Jahren errichtete Ettlinger Tor Center würde beispielsweise optimal erschlossen. Auch die Unterfahrung des Hauptbahnhofs durch die Albtalbahn hätte sich positiv auf die Verkehrssituation, beispielsweise an der Kreuzung Stuttgarter Str. – Ettlinger Straße und auf die Umsteigesituation im Karlsruher Hauptbahnhof ausgewirkt.

Für den Bau hätte sich allerdings erschwerend ausgewirkt, dass Teile der Strecken unter bebautem Gelände liegen würden, zum Beispiel auch unter dem Hauptbahnhof und den Eisenbahnstrecken der DB. Außerdem wären, verglichen mit der derzeit sich in Realisierung befindlichen Kombilösung, die Tunnelstrecken gut 60 % länger und die Lösung somit erheblich teurer.

Die Planer wollten dabei sechs Linien unterirdisch führen: Außer der damaligen „A“ (der heutigen S1/S11) die Linien Durlach - Knielingen, Durlach - Nordweststadt, Durlach - Rheinstrandsiedlung, Waldstadt – Durmersheim und Waldstadt – Rüppurr. Die übrigen sechs Linien sollten oberirdisch fahren.¹²⁸⁴ Von den Autoren der Studie wurde die Y-Lösung angesichts der damals geschätzten Kosten von 230 Millionen DM als realisierbar eingestuft

¹²⁸³ Vgl. ebd. S. 32 f.

¹²⁸⁴ Vgl. ebd. S. 33 ff.

und als sinnvoll eingeschätzt, da sie „die an das Verkehrskonzept gestellten Forderungen“ erfülle.¹²⁸⁵

Befahren werden sollte diese Strecke wie dargestellt mit dem vorhandenen Fahrzeugpark als Unterpflasterstraßenbahn, es handelte sich also nicht um eine U-Bahn im eigentlichen Sinne.

Variante drei: „Absenkung aller Straßenbahnstrecken im Kernbereich“¹²⁸⁶

Von der Variante zwei unterscheidet sich die Variante drei hauptsächlich dadurch, dass ein erheblich größerer Teil des Straßenbahnnetzes unter die Erde verlegt werden sollte. So war beispielsweise geplant, unterirdisch in Richtung Nordweststadt bis an den südlichen Flugplatzrand zu fahren. Auch die Nord-Süd Verbindung durch die Fritz-Erler- und die Rüppurrer Straße zum Hauptbahnhof sollte unterirdisch verlaufen, ebenso wie die dritte Nord-Süd-Verbindung durch die Karlstraße und den Albtalbahnhof zum Hauptbahnhof. Insgesamt war ein unterirdisches Netz von 16,97 km, bzw., nach einer eventuellen Erweiterung, sogar 17,5 km Länge geplant.¹²⁸⁷

Verglichen mit der Y-Lösung bietet die Variante drei zumindest aus Sicht des ÖPNV keine Vorteile; durch die fast dreimal so lange Tunnelstrecke wären die Kosten allerdings erheblich höher gewesen. Das geplante Liniennetz wäre nahezu identisch mit dem der Y-Lösung gewesen.

Angesichts der Kosten der Variante drei von damals (1971) geschätzten 612 Millionen DM¹²⁸⁸, wurden kurz auch noch drei Misch-Varianten zwischen der Y-Lösung und der Variante drei vorgestellt, die aber verkehrsplanerisch gesehen keinen bedeutenden Unterschied machten und für deren Realisierung vor allem unterschiedlich hohe Beträge erforderlich gewesen wären.¹²⁸⁹

Variante vier: „U-Bahn-Konzept“¹²⁹⁰

Dieses Konzept sah vor, die Straßenbahn völlig abzuschaffen. Stattdessen sollte „ein neues System, eine U-Bahn, die Stadt und das Umland erschließen. Eine U-Bahn muss völlig

¹²⁸⁵ Vgl. ebd. S. 35.

¹²⁸⁶ Zitat ebd. S. 36.

¹²⁸⁷ Vgl. ebd. S. 36 ff.

¹²⁸⁸ Vgl. ebd. S. 38.

¹²⁸⁹ Vgl. ebd. S. 40 ff.

¹²⁹⁰ Vgl. ebd. S. 45.

unabhängig vom allgemeinen Straßenverkehr sein; auch die Verknüpfungspunkte dürfen keine niveaugleichen Bahnkreuzungen aufweisen.¹²⁹¹

„Wegen der wesentlich höheren Leistungsfähigkeit der U-Bahn“¹²⁹² sollte das Schienennetz für diesen Fall nur aus einer Nord-Süd- und einer Ost-West-Strecke bestehen. Damit sollte die U-Bahn dennoch „die Entwicklungsachsen der Stadtregion“¹²⁹³ erschließen.

Dabei sollte die Ost-West Achse folgendermaßen aussehen: Zunächst in Durlach unterirdisch bis zur heutigen Haltestelle Auerstraße, dann oberirdisch bis zur Tullastraße, dann wieder unterirdisch mit einem leichten Abstand nach Süden zur Kaiserstraße unter bebautem Gebiet, weiter unter der Kaiserallee und anschließend unter der Rheinstraße. Erst östlich der Alb sollte die Bahn wieder auftauchen und bis zu der damals geplanten Rheinstadt oberirdisch weiterfahren.¹²⁹⁴

Auch die Waldstadt sollte an die U-Bahn angeschlossen werden. Die Strecke sollte zunächst ebenfalls oberirdisch verlaufen, ab der heutigen Haltestelle Hirtenweg unterirdisch geführt werden und unterhalb des Durlacher Tors auf die Ost-West-Strecke treffen. Am Entenfang sollte die Ost-West-Achse sich noch einmal verzweigen und einen Abzweig Richtung Süden bis zur Rheinstrandsiedlung aufweisen. Weiter über Forchheim nach Mörsch und Durmersheim sollte dann wieder oberirdisch gefahren werden.¹²⁹⁵

Die geplante Nord-Süd-Achse sollte zwischen Hauptbahnhof im Süden sowie dem alten Flugplatz im Norden unterirdisch geführt werden und unter dem Europaplatz die Ost-West-Achse kreuzen. Südlich des Hauptbahnhofs sollte die vorhandene Trasse der Albtalbahn nach Herrenalb/Langensteinbach benutzt werden. Die Kreuzungen in den Tunneln waren höhengleich vorgesehen, sie sollten signalmäßig wie bei der Eisenbahn abgesichert werden.¹²⁹⁶

¹²⁹¹ Vgl. ebd. S. 45.

Außerdem unterscheidet sich eine „richtige“ U-Bahn von einer Unterpflasterstraßenbahn unter anderem dadurch, dass eine U-Bahn nach einer anderen Rechtsordnung gefahren wird. Somit gelten für eine U-Bahn weder die maximale Zuglänge nach der BOStrab von 75 m, noch die Höchstgeschwindigkeit von 60 bzw. 70 km/h sondern höhere Werte.

Wegen der höheren Geschwindigkeiten und auch der höheren Kosten, ist bei U-Bahnen der Haltestellenabstand im Allgemeinen größer als bei einer U-Strab.

¹²⁹² Vgl. Stadt Karlsruhe; Arbeitskreis U-Strab (Hrsg.): Dorbarth, K.; Martin, E.; Meil, R.; Müller, E.: Untersuchung Unterpflasterstraßenbahn Karlsruhe (Stadtbahn). Karlsruhe, 1971. S. 46.

¹²⁹³ Zitat ebd. S. 46.

¹²⁹⁴ Vgl. ebd. S. 46.

¹²⁹⁵ Vgl. ebd. S. 46.

¹²⁹⁶ Vgl. ebd. S. 46.

Da verglichen mit einem wesentlich dichteren Straßenbahnnetz nach Ansicht der Verfasser der Studie eine U-Bahn „ähnlich wie eine Bundesbahnstrecke, ein Siedlungsgebiet nur linienmäßig“ erschließe,¹²⁹⁷ sollte die flächenmäßige Erschließung der Stadt durch ein dichtes Omnibusnetz erfolgen.¹²⁹⁸

Diese Lösung wurde jedoch wieder verworfen. Entlang der U-Bahnstrecken hätte eine zu große Leistungsfähigkeit für Karlsruhe als Stadt mittlerer Größe mit relativ großen Haltestellenabständen zur Verfügung gestanden; nach Ansicht der Autoren eine „in unserer Stadt (...) unwirtschaftlich große Reserve.“¹²⁹⁹

Die Planer sahen bei einer U-Bahn-Lösung das Problem, dass bei einer echten U-Bahn durch lange Züge und eine kurze Zugfolge eine Transportkapazität so groß wäre, dass man mit dieser in einer Stunde so viele Fahrgäste hätte transportieren können, wie zur damaligen Zeit pro Tag mit der Straßenbahn durch die Kaiserstraße fahren. Deswegen würden in der Literatur U-Bahnen nur für Großstädte mit mehr als 600.000 bis 700.000 Einwohnern empfohlen.¹³⁰⁰

Da neben diesen Nachteilen durch die größeren Haltestellenabstände längere Fußwege zu den Bahnstationen und zusätzliche Umsteigevorgänge vom Bus zur Bahn und umgekehrt erforderlich wären, hätten sich die Reisezeiten verlängert und der öffentliche Nahverkehr an Attraktivität verloren. Hinzu kam noch, dass nach Ansicht der Verfasser der Studie infolge der schmalen Straßen in Karlsruhe, keine besonderen Spuren für die Omnibusse zur Verfügung gestellt werden könnten, was zu noch längeren Übergangs- und Reisezeiten geführt hätte.¹³⁰¹

Da außerdem noch ein vollkommen neuer Fuhrpark für die Schiene und zahlreiche zusätzliche Omnibusse zu beschaffen gewesen wären, wären die Kosten für die Maßnahme weiter gestiegen. Alleine die Kosten für 18 km Tunnelstrecken – wovon nur 3 km

¹²⁹⁷ Zitat ebd. S. 47.

¹²⁹⁸ Vgl. ebd. S. 47.

¹²⁹⁹ Zitat ebd. S. 47.

¹³⁰⁰ Vgl. ebd. 1971. S. 47.

Und Vgl. Stadtwerke Karlsruhe – Verkehrsbetriebe (Auftraggeber): Hamburg-Consult, Gesellschaft für Verkehrsberatung und Verfahrenstechniken; STUVA, Studiengesellschaft für unterirdische Verkehrsanlagen e. V.; Technische Universität Berlin, Fachgebiet Spurgebundene Fahrzeuge (Hrsg.): Ludwig, D.; Gafron, R.; Klawa, N.; Bugarcic, H u. a. (Bearbeiter): Durchführbarkeitsstudie Kleinprofil-U-Bahnen Karlsruhe. Bewertung der Einsatzchancen von K-Bahn und M-Bahn im Vergleich zur Stadtbahn. Hamburg 1983. S. 16.

¹³⁰¹ Vgl. Stadt Karlsruhe; Arbeitskreis U-Strab (Hrsg.): Dorbarth, K.; Martin, E.; Meil, R.; Müller, E.: Untersuchung Unterpflasterstraßenbahn Karlsruhe (Stadtbahn). Karlsruhe, 1971. S. 47.

bergmännisch hätten gebaut werden sollen – hätten (auf Basis der Preise von 1971) 620 Mio. DM betragen.¹³⁰²

Variante fünf: „Omnibus-Konzept“¹³⁰³

Als fünfte und letzte Variante wurde untersucht, ob „der gesamte öffentliche Nahverkehr in der Stadt (...) auf Omnibusse umgestellt“ werden könnte.¹³⁰⁴ Angesichts der Tatsache, dass nach den damaligen Zählungen „das Fahrziel von über 50 % der Fahrgäste im Stadtzentrum [lag] (...), [hätte] die Mehrzahl der einzurichtenden Omnibuslinien (...) die Kaiserstraße durchfahren oder mindestens sehr nahe an die Hauptpost und den Marktplatz herangeführt werden [müssen].“¹³⁰⁵ Die damals auf dem Streckenabschnitt Hauptpost – Marktplatz im Zehn-Minuten-Takt verkehrenden acht Straßenbahnlinien,¹³⁰⁶ was einer Zugfolge von 75 Sekunden entsprach, boten innerhalb von zehn Minuten 1.450 Plätze an. „Für das gleiche Platzangebot sind 17 VÖV-Standard-Linienomnibusse notwendig. Die Busfolge beträgt dann 35 sec.“¹³⁰⁷ Für die Zukunft rechneten die Autoren mit einem Bedarf von mindestens 50 % mehr Plätzen¹³⁰⁸ „weshalb auch der Streckenabschnitt Hauptpost – Marktplatz von elf Straßenbahnlinien befahren wird. Dabei ist zu bedenken, daß die Fernlinien mit achtachsigen Fahrzeugen ausgerüstet sein müssen.“¹³⁰⁹

Auf Omnibusse umgerechnet bedeutete dies für das reine Omnibuskonzept nach Berechnung der Autoren der Studie „auf dem Streckenabschnitt Hauptpost – Marktplatz den Einsatz von 25 Omnibussen in 10 Minuten.“¹³¹⁰ Man kam deswegen zu dem Schluss: „Die Busfolgezeit

¹³⁰² Vgl. ebd. S. 47 f.

¹³⁰³ Zitat ebd. S. 51.

¹³⁰⁴ Zitat ebd. S. 51.

¹³⁰⁵ Vgl. ebd. S. 51 f.

¹³⁰⁶ D. h., es fuhren 1971 zwei Linien mehr durch die Kaiserstraße zwischen Marktplatz und Europaplatz als auf dem Höhepunkt der Stadtbahntunnel-Diskussion um und nach der Jahrtausendwende.

¹³⁰⁷ Zitat. Stadt Karlsruhe; Arbeitskreis U-Strab (Hrsg.): Dorbarth, K.; Martin, E.; Meil, R.; Müller, E.: Untersuchung Unterpflasterstraßenbahn Karlsruhe (Stadtbahn). Karlsruhe, 1971. S. 52.

Der Verband öffentlicher Verkehrsunternehmen (VÖV) war für den ÖPNV der Vorgänger des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), der VDV entstand aus der Fusion des VÖV mit dem Bund Deutscher Eisenbahnen BDE.

¹³⁰⁸ Vgl. Stadt Karlsruhe; Arbeitskreis U-Strab (Hrsg.): Dorbarth, K.; Martin, E.; Meil, R.; Müller, E.: Untersuchung Unterpflasterstraßenbahn Karlsruhe (Stadtbahn). Karlsruhe, 1971. S. 52.

¹³⁰⁹ Zitat ebd. S. 52.

¹³¹⁰ Zitat ebd. S. 52.

von 24 sec ist für die Kaiserstraße nicht zumutbar, außerdem bedarf es der Erwähnung, daß die Kaiserstraße für den Fahrverkehr gesperrt werden soll.“¹³¹¹

Es verwundert jedoch, dass in diesem Beispiel nur mit Standard-Linienbussen und nicht auch, zumindest für einzelne Linien, mit Gelenkbussen gerechnet wurde, umso mehr, wenn man bedenkt, dass das Fassungsvermögen eines Gelenkbusses, der etwa 2,50 m breit, 18 m lang ist und knapp über 50 Sitz- und etwa 100 Stehplätze bietet, verglichen mit den damaligen Straßenbahnen des Typs GT6-D mit 2,40 m Breite, 20 m Länge, etwa 40 Sitz- und über 100 Stehplätzen ähnlich groß war.

Man gewinnt den Eindruck, vor allem wenn man in Betracht zieht, wie beispielsweise mit den Empfehlungen der WIBERA umgegangen wurde, dass die Fahrzeugzahlen der Busvariante möglichst groß erscheinen sollten, um die Unmöglichkeit des Konzepts zu unterstreichen. Denn an der Tatsache, dass den Verfassern Gelenkbusse nicht bekannt gewesen wären, kann es nicht gelegen haben: Die VBK setzen seit dem Verbot von Buszügen im Jahr 1959 Gelenkbusse als Ersatz ein.¹³¹²

Die Verfasser der Studie führen weiterhin aus: „Die Haltestellen können nicht mehr konzentriert, sondern müssen für jeweils 3 bis 4 Buslinien, je nach der Busfolge auf den einzelnen Linien, gesondert angelegt werden.“¹³¹³ Unter der Voraussetzung, dass die Kaiserstraße für den Busverkehr benutzbar bleibt, müssten zum Beispiel am Marktplatz und an der Hauptpost jeweils sieben Omnibus-Haltestellen hintereinander vorgesehen werden.¹³¹⁴ Daraus ziehen die Autoren den Schluss, dass „eine Busfolge von 24 sec und eine Vielzahl von Haltestellen in der Kaiserstraße (...) nicht möglich [sind], so daß auf Seitenstraßen, die Andienungsfunktionen ausüben, auszuweichen ist.“¹³¹⁵ Dagegen sprach jedoch in den Augen der Verfasser der Studie das Argument, dass „diese Verkehrswege (...) dann zwangsläufig von parkenden Fahrzeugen freigehalten werden [müssten].“¹³¹⁶

¹³¹¹ Zitat ebd. S. 52.

Die Einrichtung einer Fußgängerzone, wie sie heute in der Karlsruher Kaiserstraße existiert, in der statt sechs Straßenbahnlinien 25 Buslinien fahren, ist in der Tat kaum vorstellbar und wäre beim besten Willen nicht mehr mit Fußgängerzone zu bezeichnen.

¹³¹² Interview mit Verkehrsmeister Volker Dürr am 21.7.2010. Zunächst, d. h. in den 1960er und 1970er Jahren, hatten die VBK immer drei Gelenkbusse im Einsatz, später wurde diese Zahl in den 1990ern zunächst auf zehn, im ersten Jahrzehnt des neuen Jahrtausends auf zwölf erhöht.

¹³¹³ Zitat Stadt Karlsruhe; Arbeitskreis U-Strab (Hrsg.): Dorbarth, K.; Martin, E.; Meil, R.; Müller, E.: Untersuchung Unterpflasterstraßenbahn Karlsruhe (Stadtbahn). Karlsruhe, 1971. S. 52.

¹³¹⁴ Vgl. ebd. S. 52.

¹³¹⁵ Zitat ebd. S. 52.

¹³¹⁶ Zitat ebd. S. 52.

Auch die damals schon existierenden Überlegungen einer Linienführung durch die Kriegsstraße – in diesem Fall der Omnibuslinien – wurden aber „wegen der Entfernung zu den Zielpunkten der Fahrgäste“ abgelehnt.¹³¹⁷ „Die Kriegsstraße kann höchstens für Direktverbindungen zwischen Außenbereichen, eventuell Schnellbuslinien, herangezogen werden.“¹³¹⁸

Zusammenfassend kommen die Autoren für ein reines Busnetz zu dem Ergebnis, dass „ein Omnibuskonzept für die Stadt Karlsruhe im Widerspruch zu den Leitvorstellungen der Verkehrsplanung: Innenstadt mit einem Fußgängerbereich Kaiserstraße, Marktplatz, Schloßplatz u. a.“ stehe.¹³¹⁹

Alternative Varianten: Neuartige Verkehrsmittel

Ende der 1960er und 1970er Jahre wurde von zahlreichen Firmen über Verkehrssysteme nachgedacht und Studien angefertigt, die die Vorteile des ÖPNV mit den Vorteilen des IV kombinieren sollten. Dabei ging es etwa um schienengebundene Systeme, deren Kabinen lediglich für ein bis vier oder sechs Personen Platz boten, oder Systeme, die eher einem großen Rohrpostsystem als einer realistischen Lösung ähnelten. Die Autoren der U-Strab-Studie dachten auch über die Anwendung derartiger Systeme in Karlsruhe nach, kamen aber zu dem Ergebnis, dass diese Systeme für Karlsruhe ungeeignet seien.¹³²⁰ Insbesondere wurde bemängelt, dass durch den Zwang zum Umsteigen durch unterschiedliche Systeme im City-Bereich (die „neuen“ Systeme) und den „herkömmlichen“ Verkehrsmitteln in der Peripherie (Bus und/oder Straßenbahn) die Reisezeit verlängert und damit die Konkurrenzfähigkeit zum Pkw eingeschränkt würde.¹³²¹ Die Autoren verwiesen auf vorhergehende Untersuchungen, dass in denjenigen Gebieten, „die nur erreicht werden können, wenn das öffentliche Verkehrsmittel gewechselt wird (Straßenbahn und Omnibus), der Anteil des öffentlichen

¹³¹⁷ Zitat ebd. S. 53.

¹³¹⁸ Zitat ebd. S. 53.

¹³¹⁹ Vgl. ebd. S. 53.

¹³²⁰ Vgl. ebd. S. 54 ff.

Im Speziellen waren dieses in dieser Untersuchung für Karlsruhe das System COUP der Firma Krupp (ein Container-Kabinensystem), das CAT der DEMAG-Fördertechnik und Messerschmitt-Bölkow-Blohm (ein Kabinen-Taxisystem auf Schienen in sechs bis acht Meter Höhe) und das System Transurban von Krauss-Maffei, das aus Förderbändern bestand (ähnlich den Systemen, die heute Flughäfen verwendet werden), die in Röhren mit Ein- und Ausstiegstüren geführt werden sollten. Im Innenstadtbereich hätten diese Röhren, wie auch bei einer U-Strab oder U-Bahn, unterirdisch geführt werden müssen.

¹³²¹ Vgl. ebd. S. 68.

Nahverkehrs am Gesamtverkehr etwa ein Drittel des Anteils der Stadtteile beträgt, ohne übersteigen zu erreichen sind.“¹³²²

Varianten-Vergleich der Untersuchung

Zusammenfassend kamen die Autoren zu dem Ergebnis, dass weder ein U-Bahn-System (sowohl wegen der Kosten, als auch wegen der Größe und Struktur Karlsruhes) noch ein reines Omnibusnetz (wegen des vergrößerten Verkehrsflächenbedarfs, des erhöhten Personalaufwands sowie der größeren Emissionen) für Karlsruhe infrage käme. Auch einen rein oberirdischen Ausbau des Straßenbahnnetzes lehnten die Verfasser der Studie als nicht umsetzbar ab. Dagegen hielten sie eine U-Strab-Lösung, worunter sie eine teilweise Verlegung des Straßenbahnnetzes in der Innenstadt unter die Erde verstanden, für realisierbar. Aus Kostengründen plädierten sie für die Umsetzung der sogenannten Y-Lösung, d. h. die zentrale Umsteigestelle, wo sich Ost-, West- und Süd-Ast treffen sollten, war unter dem Rondellplatz, wo Karl-Friedrich-, Erbprinzen- und Markgrafenstraße zusammentreffen, geplant.¹³²³ Dabei sollte der Südtunnel auch den Karlsruher Hauptbahnhof unterqueren und die Bahnen südlich auf Höhe der Dammerstock-Siedlung wieder ans Tageslicht kommen.¹³²⁴ Dabei sollten die Straßenbahntunnel bis zu 16 m tief unter der Erdoberfläche verlaufen und einen Gleismittenabstand von 2,95 m aufweisen. Dieser Gleismittenabstand wurde als ausreichend erachtet, um später auch mit neuen, d. h. 2,65 m breiten Stadtbahnwagen in den Tunneln fahren zu können. Da man, anders als heute geplant, die Tunnel nicht mit einer Tunnelbohrmaschine bauen wollte, hätte ein Tunnel nicht rund sein müssen, sondern rechteckig sein können. Dadurch hätte bei einem Gleismittenabstand von 2,95 m der Tunnel 7,30 m breit, aber nur 4,28 m hoch sein müssen.¹³²⁵ Zur Verminderung der Tunnelbreite um 50 cm und somit der Einsparung von Kosten wurde außerdem noch erwogen, im Stadtbahntunnel nach einer Verschwenkung der Gleise in den Rampenbereichen „links“ zu fahren, wodurch nur jeweils ein Mittelbahnsteig pro Haltestelle statt zwei Außenbahnsteigen

¹³²² Zitat ebd. S. 68.

Letztlich kam man in dieser Untersuchung in Karlsruhe, und vergleichbar in anderen Städten wohl auch, zum gleichen Ergebnis. Jedenfalls wurden die Arbeiten an derartigen Systemen im Lauf der 1970er Jahre wieder eingestellt, die Systeme nirgends realisiert und muten heute eher wie Szenarien aus alten Science-Fiction-Filmen als tatsächlich umsetzbarer Modelle an.

¹³²³ Vgl. Stadt Karlsruhe; Arbeitskreis U-Strab (Hrsg.): Dorbarth, K.; Martin, E.; Meil, R.; Müller, E.: Untersuchung Unterpflasterstraßenbahn Karlsruhe (Stadtbahn). Karlsruhe, 1971. S. 81 bis 86.

¹³²⁴ Vgl. ebd. S. 73.

¹³²⁵ Vgl. ebd. S. 72.

benötigt würde. Der Nachteil dieser Lösung bestünde jedoch in erheblich längeren Rampen¹³²⁶ und, da diese offen sind, einer Beeinträchtigung des Stadtbildes.

Angesichts eines nach Abzug von Bundes- und Landeszuschüssen verbleibenden Eigenanteils von 20 % der Baukosten in Höhe von 230 Mio. DM (bzw. 303 Millionen bei Hinzukommen eines unterirdischen Abzweigs Richtung Nordweststadt gemäß Kostenindex von 1971) wurde die Umsetzung der Maßnahme für finanzierbar gehalten. Höhere Betriebskosten der Tunnel wollte man durch geringere Betriebskosten des Bahnverkehrs kompensieren.¹³²⁷

Für die Entwicklung des Karlsruher ÖPNV hatte diese Untersuchung „Unterpflasterstraßenbahn Karlsruhe (Stadtbahn)“ weitreichende Folgen. Denn die in dieser Untersuchung erarbeitete Lösung stellte für die nächsten Jahrzehnte das Ziel, bezüglich der Untertunnelung könnte man sogar sagen, die einzige Lösung der Verkehrsprobleme, insbesondere des ÖPNV, in der Karlsruher Innenstadt für die Karlsruher Politik dar.

4.12 1972 – Studie „Stadtbahn Karlsruhe“ der Stadtverwaltung Karlsruhe

1972 präsentierte die Stadtverwaltung Karlsruhe die Ergebnisse ihrer Experten aus der Untersuchung zur U-Strab. Sie fasste diese in der Veröffentlichung „Stadtbahn Karlsruhe. Studie zur Lösung der Probleme des öffentlichen Nahverkehrs“ zusammen. Die Aussagen wurden mit einem Vorwort des Oberbürgermeisters Otto Dullenkopf ergänzt.¹³²⁸

Für die zukünftigen Diskussionen sollte der Begriff Stadtbahn anstelle von U-Strab als besser geeignet eingeführt werden.¹³²⁹

In dieser Studie legte die Stadt Karlsruhe auf Basis der Untersuchung zur U-Strab aus dem Vorjahr ihre Zielvorstellung für die Entwicklung des ÖPNVs fest. Ein reines Omnibussystem wurde erneut abgelehnt, da es den allgemeinen Zielvorstellungen widerspräche.¹³³⁰

¹³²⁶ Vgl. ebd. S. 78.

Nach diesem Prinzip, jedoch oberirdisch, fährt die AVG heute im Linienverkehr im Albtal, beispielsweise an den Bahnhöfen Fischweier und Marxzell.

¹³²⁷ Vgl. ebd. S. 84.

¹³²⁸ Vgl. Stadtverwaltung Karlsruhe (Hrsg.): Stadtbahn Karlsruhe. Studie zur Lösung der Probleme des öffentlichen Nahverkehrs. Karlsruhe 1972.

¹³²⁹ Vgl. ebd. S. 1.

Wenn man sich die Diskussion und Entwicklung der letzten 40 Jahre ansieht, kann man nur feststellen: Diese Bestrebung ist vollständig misslungen. Unter Stadtbahn werden in Karlsruhe die Linien mit einem „S“ in der Linienbezeichnung verstanden, bei der Untertunnelung wurde und wird nach wie vor U-Strab gesprochen.

¹³³⁰ Vgl. ebd. S. 54.

Wesentliche Nachteile seien, verglichen mit einem Straßenbahnnetz, der größere Flächenbedarf, höherer Personalaufwand, Geruchs- und Lärmbelästigung¹³³¹ sowie „Erschwernisse bei der Einhaltung des Fahrplans.“¹³³² Man bekräftigte folglich zum wiederholten Mal die Entscheidung für die Straßenbahn und gegen die Umstellung auf den Bus, die zu jener Zeit in zahlreichen anderen Städten Europas vorgenommen wurde.

Die bloße Erweiterung des Straßenbahnnetzes in den Außenbereichen ohne Kapazitätserweiterung in der Innenstadt wurde ebenso abgelehnt, da die Kaiserstraße in diesem Fall von elf Straßenbahnlinien durchfahren worden wäre, was als unzumutbare Belastung gewertet wurde.¹³³³

Ebenso wurde ein reines U-Bahn-System (zunächst einmal) genauso ausgeschlossen wie die gänzlich neuartigen Verkehrsmittel.¹³³⁴

Ersteres da die Fahrgastzahlen in Karlsruhe für eine U-Bahn zu klein seien.¹³³⁵

Das zweite, da das von Krauss-Maffei entwickelte COUP-System „noch nirgends gebaut bzw. erprobt“ sei¹³³⁶ und über die Leistungsfähigkeit habe nichts in Erfahrung gebracht werden können.¹³³⁷ Das Transurban-System von Krauss-Maffei bestehe ebenfalls nur als „Planungskonzept“.¹³³⁸ Das CAT-System der Firma DEMAG wurde wegen des Platzbedarfs, des großen Energiebedarfs, des Bedarfs an Experten zur Wartung sowie der Ständerkonstruktion abgelehnt.¹³³⁹

Insofern wurde verkündet, dass nur eine Kombination aus Bussen und Straßenbahnen für Karlsruhe infrage käme. Von den untersuchten Varianten legte man sich auf diejenige zur

¹³³¹ Vgl. ebd. S. 54.

¹³³² Zitat ebd. S. 54.

¹³³³ Vgl. ebd. S. 54.

¹³³⁴ Vgl. ebd. S. 55.

¹³³⁵ Vgl. ebd. S. 55.

¹³³⁶ Zitat ebd. S. 43.

¹³³⁷ Vgl. ebd. S. 43.

¹³³⁸ Vgl. ebd. S. 45.

¹³³⁹ Vgl. ebd. S. 44.

Bezüglich der Energiekosten wurde auf eine CAT-Teststrecke in Freiburg verwiesen. Diese verbrauchte bei 1/6 der Streckenlänge genauso viel Energie wie das gesamte Bus- und Straßenbahnnetz Freiburgs. Für die Wartung der Fahrzeuge auf der CAT-Teststrecke mussten demnach 36.000 Wartungsstunden pro Jahr aufgewendet werden, für die Busse und Straßenbahnen 3.000 pro Jahr.

Vgl. Stadtverwaltung Karlsruhe (Hrsg.): Stadtbahn Karlsruhe. Studie zur Lösung der Probleme des öffentlichen Nahverkehrs. Karlsruhe 1972. S. 44.

Umsetzung fest, in der die Hauptachsen der Straßenbahn abgesenkt werden und die Nebenstrecken der Straßenbahn an der Oberfläche bleiben sollten.

Die unterirdische Trasse sollte „in der Innenstadt zwischen Durlacher Tor und Hauptpost¹³⁴⁰ von der Kaiserstraße nach Süden abgerückt [werden]. Der zentrale Verflechtungsbereich der tiefgeführten Straßenbahnlinien befindet sich unter dem Rondellplatz.“¹³⁴¹ Durch die Linienführung bei der Y-Lösung, mit Strecken unter der Markgrafenstraße und der Erbprinzenstraße sowie dem unterirdischen Knotenpunkt unter dem Rondellplatz,¹³⁴² sollte die damalige „bandartige Struktur des Geschäftsbereichs“¹³⁴³ in der Kaiserstraße in eine „flächige Struktur“ umgewandelt werden.¹³⁴⁴ In der Kaiserstraße sollten nur fünf oberirdische Straßenbahnlinien verbleiben.¹³⁴⁵

Zu diesem Ergebnis war man gelangt, da nach Ansicht der Verfasser ohne eine Tieferlegung der Straßenbahnen in der Innenstadt die Leistungsfähigkeit der innerstädtischen Gleisanlagen für das zukünftige Verkehrsbedürfnis nicht mehr ausreiche.¹³⁴⁶

Raum für zukünftige Entwicklungen wollte man dadurch schaffen, dass die Tunnel in der Innenstadt bis auf 16 m unter der Erdoberfläche abgesenkt werden sollten, wodurch nach Ansicht der Planer eine spätere Erweiterung der unterirdischen Strecken bei kreuzungsfreier Linienführung ermöglicht hätte werden können.¹³⁴⁷

Die Kosten für die Untertunnelung wurden mit 230 Mio. DM, verteilt auf zehn Jahre Bauzeit, aus der U-Strab-Untersuchung übernommen. Für die optionale Verlängerung des nordwestlichen Asts des Y unter der Nordweststadt nach Neureut wurden weitere 73 Mio. DM veranschlagt.¹³⁴⁸

Vor allem sollten die Linien unterirdisch fahren, die das Umland erschließen sollten. Explizit aufgeführt wurden die „Nordbahn“ (der heutige nördliche Ast der S1/S11 vom Klinikum die

¹³⁴⁰ Heute heißt diese Haltestelle Europaplatz.

¹³⁴¹ Zitat Stadtverwaltung Karlsruhe (Hrsg.): Stadtbahn Karlsruhe. Studie zur Lösung der Probleme des öffentlichen Nahverkehrs. Karlsruhe 1972. S. 55.

¹³⁴² Vgl. ebd. S. 55.

¹³⁴³ Zitat ebd. S. 55.

¹³⁴⁴ Zitat ebd. S. 55.

¹³⁴⁵ Vgl. ebd. Karlsruhe 1972. S. 56.

¹³⁴⁶ Vgl. ebd. S. 55.

¹³⁴⁷ Vgl. ebd. S. 55.

¹³⁴⁸ Vgl. ebd. S. 56.

Nordweststadt entlang und weiter nach Norden¹³⁴⁹), die „Südbahn“ (der südliche Ast der heutigen S2 nach Rheinstetten) und – hier wurde eine weitere Idee der U-Strab-Untersuchung aufgenommen – „ins Pfinztal“ (d. h. der östliche Teil der heutigen S5).¹³⁵⁰

Hier ist jedoch nicht dargestellt, wie das Pfinztal angeschlossen werden sollte, ob über eine neu zu bauende Straßenbahnstrecke oder über die DB-Strecke. Daran anschließend war geplant, die Strecke weiter über den alten Güterbahnhof und über die östliche Kriegsstraße zu führen und am Mendelsohnplatz an das Straßenbahnnetz anzuschließen. In der Darstellung des Straßenbahntunnels war kein Anschluss nach Südosten vorgesehen.¹³⁵¹

Die Stadtverwaltung plante, mit dem Tunnelbau im Jahr 1976 zu beginnen.¹³⁵²

Am 29. April 1974 besprachen die Verkehrsbetriebe mit einem Vertreter des damals in Baden-Württemberg für den Verkehr zuständigen Ministeriums die in Karlsruhe geplanten und bereits in Bau befindlichen ÖPNV-Maßnahmen. In dieser Besprechung wurde auch die Notwendigkeit einer U-Strab betont. Der damalige Leiter der Betriebsabteilung der VBK, Dorbarth, führte aus, dass 53 % aller Fahrgäste die Haltestellen Marktplatz und Hauptpost zum Fahrziel hätten und eine weitere Belastung dieses Innenstadtbereichs nicht mehr möglich sei.¹³⁵³ „Es muss deshalb in nicht allzu ferner Zukunft unter die Erde ausgewichen werden.“¹³⁵⁴

Nichtsdestotrotz wurde jedoch in den folgenden Jahren das Karlsruher Straßenbahn- und Stadtbahnnetz auch ohne U-Strab-Tunnel ausgebaut. Dennoch konnte, wie bereits dargestellt, durch eine alternative Linienführung die Kaiserstraße zwischen Europa- und Marktplatz um zwei Straßenbahnlinien entlastet werden.

¹³⁴⁹ Vgl. ebd. Abbildung 13.

¹³⁵⁰ Vgl. ebd. S. 56.

¹³⁵¹ Vgl. ebd. S. 56.

¹³⁵² Vgl. Verkehrsbetriebe Karlsruhe: Aktennotiz Verkehrsfinanzierungsgesetz 1971; hier: Information des Innenministeriums über die Planung einer U-Strab (Stadtbahn) sowie die von den Verkehrsbetrieben für die Jahre 1973 bis 1977 vorangemeldeten Vorhaben.“. Karlsruhe, 01. August 1972. S. 2. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/58, Nordbahn. Ordner 2.

¹³⁵³ Vgl. Verkehrsbetriebe Karlsruhe: Riedinger, Fritz: Aktenvermerk „Besprechung über ÖPNV-Bauvorhaben. Karlsruhe, 29. April 1974. S. 4. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/0 Programme der ÖPNV-Vorhaben. Heft 1. Februar 71 – November 74.

¹³⁵⁴ Zitat ebd. S. 4.

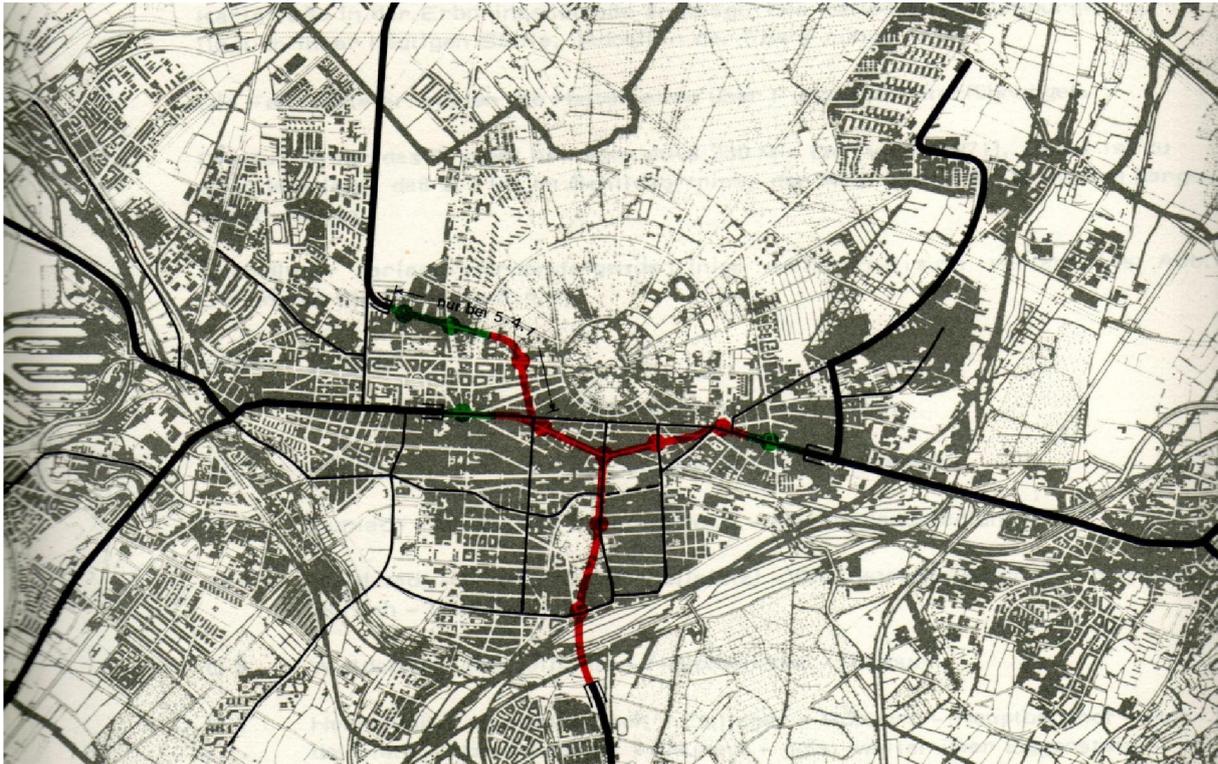


Abbildung 43: Trasse der Y-Lösung inkl. Streckenerweiterung in die Nordwest-Stadt¹³⁵⁵

Auch die VBK präsentierten die Y-Lösung einer breiteren Öffentlichkeit, beispielsweise 1973 im Rahmen einer Broschüre „Die Karlsruher Verkehrsbetriebe. Eine Chronik und ein Rechenschaftsbericht“.¹³⁵⁶

4.13 1973 – Studie zum Personenverkehr in der Region Mittlerer Oberrhein: Ein Eisenbahntunnel unter der Karlsruher Innenstadt?

Die Planungsgemeinschaft Zentraler Oberrhein gab 1973 eine Studie zum Personennahverkehr heraus, die sich umfassend mit einer Aufnahme des damaligen Ist-Zustands beschäftigt.¹³⁵⁷

Bezüglich der Weiterentwicklung des ÖPNV auf der nördlichen Hardt stützte sich der Verfasser nach eigener Aussage hauptsächlich auf das Gutachten von Prof. Leutzbach, erweiterte dessen Pläne aber um einen Vorschlag, der im Januar 1973 in den BNN

¹³⁵⁵ Aus Stadtverwaltung Karlsruhe (Hrsg.): Stadtbahn Karlsruhe. Studie zur Lösung der Probleme des öffentlichen Nahverkehrs. Karlsruhe 1972. S. 32. Abbildung 12.

¹³⁵⁶ Vgl. VBK – Stadtwerke Karlsruhe – Verkehrsbetriebe (Städtische Verkehrsbetriebe Karlsruhe), AVG Albatal-Verkehrs-Gesellschaft mbh, TBB Turmbergbahn Durlach AG (Hrsg.): Redaktionelle Bearbeitung Walter Röhrig: Die Karlsruher Verkehrsbetriebe. Eine Chronik und ein Rechenschaftsbericht. Karlsruhe 1973. S. 63 ff.

¹³⁵⁷ Vgl. Planungsgemeinschaft Zentrales Oberrheingebiet (Hrsg.); Katz, Walter: Studie zum Personennahverkehr in der Region Mittlerer Oberrhein. Karlsruhe 1973.

veröffentlicht worden war. In diesem Artikel waren die alten Planungen über eine Ringlinie dargestellt. Außerdem wurde vorgeschlagen, die Hardtbahn bis Philippsburg zu verlängern und auf der anderen Seite des Hardtwalds eine Straßenbahnlinie von Karlsruhe über Blankenloch und Spöck bis Bruchsal zu bauen. Diese beiden Nord-Süd-Straßenbahnstrecken sollten durch insgesamt drei Querstrecken miteinander verknüpft werden: zwischen Philippsburg und Bruchsal, zwischen Hochstetten und Spöck sowie zwischen Leopoldshafen und Blankenloch.¹³⁵⁸

Außerdem griff der Autor, Walter Katz, die Pläne für die Verlängerung der Seitenstrecke der Albtabahn von Langensteinbach bis Ittersbach auf und schlug eine Weiterführung nach Feldrennach, Conweiler und Schwann vor.¹³⁵⁹

Die kurz zuvor veröffentlichten Pläne der Stadt Karlsruhe für eine Unterpflasterstraßenbahn mit dem Knotenpunkt unter dem Rondellplatz, die Y-Lösung, wurden lediglich erwähnt, deren Umsetzung allerdings nicht vorgeschlagen.¹³⁶⁰ Stattdessen wird darauf hingewiesen, dass die aufgeführten Planungen die vorhandenen Bundesbahnstrecken nicht mit einbezögen, was teilweise auch auf den Rückzug der Deutschen Bundesbahn in den 1960er und Anfang der 1970er Jahre aus der Fläche sowie deren Ansicht, dass S-Bahn-Verkehre unwirtschaftlich seien, zurückgeführt wurde.¹³⁶¹

Für Katz jedoch erschien es fraglich, ob durch die geplanten Straßenbahnlinien die gewünschte und notwendige Entlastung des Straßennetzes im Berufsverkehr erreicht werden könne. Diese Zweifel begründete er mit der geringen Reisegeschwindigkeit in Straßenbahnen sowie deren Wirkungen im Binnenverkehr sowohl in der Stadt als auch im Umland.¹³⁶² Diese Nachteile sah er für Vollbahnsysteme im Regionalverkehr nicht, sondern bewertete die Deutsche Bundesbahn als das deutlich attraktivere Verkehrsmittel.¹³⁶³

Deswegen entwickelte er die Idee eines integrierten Nahverkehrssystems für die Region Mittlerer Oberrhein, da „vor allem das relativ dichte Schienennetz der Region günstige

¹³⁵⁸ Vgl. ebd. S. 87 f.

¹³⁵⁹ Vgl. ebd. S. 90.

¹³⁶⁰ Vgl. ebd. S. 89.

¹³⁶¹ Vgl. ebd. S. 92.

¹³⁶² Vgl. ebd. S. 92.

Mit dieser Einschätzung jedoch hatte Katz, wie sich später zeigte, Unrecht. Gerade die Verbindung von Binnenverkehren in der Stadt und in den Gemeinden und die Gemarkungsgrenzen überschreitenden Verkehre stellen den wirtschaftlichen Erfolg und die Entlastungsfunktion des Karlsruher Modells sicher.

¹³⁶³ Vgl. ebd. S. 93.

Voraussetzungen für einen leistungsfähigen verdichteten Nahverkehr bietet“.¹³⁶⁴ Da seiner Meinung nach unterschiedliche schienengebundene Systeme unwirtschaftlich seien, fordert er die Verknüpfung aller vorhandenen Teilnetze zu einem System.¹³⁶⁵

Dieses System sollte von der Deutschen Bundesbahn, wohl in der Art eines S-Bahn-Systems nach Münchner Vorbild, betrieben werden. Es sollte unter anderem auch die noch zu bauende Bahn auf der südlichen Hardt¹³⁶⁶ umfassen, die ebenfalls mit DB-Zügen befahren werden sollte – ebenso wie er es für die wieder zu reaktivierende Bahn durch Neureut und weiter nach Norden vorschlug. Auch die Straßenbahnstrecke durch die Blücherstraße wäre nach dieser Planung von DB-Zügen befahren worden.¹³⁶⁷ „Im einzelnen wird vorgeschlagen, (...) die nördliche und die südliche Hardtbahn in das mit Bundesbahnzügen befahrene Schienennetz zu integrieren (...).“¹³⁶⁸ Die Hardtbahn sollte darüber hinaus wieder bis Graben-Neudorf verlängert und von der DB befahren werden.¹³⁶⁹

Als einzige Stadtbahn-/Straßenbahnlinie in diesem Konzept war die Albtalbahn, d. h. der südliche Ast der heutigen S1/S11 vorgesehen, da diese nur schwer mit den DB-Strecken zu verbinden sei und außerdem auch zur Flächenerschließung in der Stadt Karlsruhe beitrage.¹³⁷⁰ Bis auf diese Linie sollten sämtliche anderen innerstädtischen Straßenbahnstrecken entweder durch DB-Linien oder durch Busse ersetzt werden.¹³⁷¹ In der gesamten Region sollte das Busnetz verbessert und intensiviert werden¹³⁷² Das Busnetz sollte überwiegend als Zubringernetz auf die Schienennetze ausgerichtet sein und sich nach dem Fahrplan der Züge richten.¹³⁷³ Außerdem sollte ein Park-and-Ride-System eingerichtet werden.¹³⁷⁴ Die SWEG-Strecke Bruchsal – Menzingen/Odenheim sollte ebenfalls in das System integriert und von der DB übernommen und befahren werden.¹³⁷⁵

¹³⁶⁴ Zitat ebd. S. 94.

¹³⁶⁵ Vgl. ebd. S. 94.

¹³⁶⁶ D. h. den südlichen Ast der heutigen S2.

¹³⁶⁷ Vgl. Planungsgemeinschaft Zentrales Oberrheingebiet (Hrsg.); Katz, Walter: Studie zum Personennahverkehr in der Region Mittlerer Oberrhein. Karlsruhe 1973. Karte 15.

¹³⁶⁸ Zitat ebd. S. 94.

¹³⁶⁹ Vgl. ebd. S. 94.

¹³⁷⁰ Vgl. ebd. S. 94.

¹³⁷¹ Vgl. ebd. S. 96 f. und Karte 15.

¹³⁷² Vgl. ebd. S. 90.

¹³⁷³ Vgl. ebd. S. 96 f.

¹³⁷⁴ Vgl. ebd. S. 90.

¹³⁷⁵ Vgl. ebd. S. 95.

Auch die stillgelegten SWEG-Strecken Bühl – Schwarzach – Lichtenau und Rastatt – Söllingen – Stollhofen sollten reaktiviert und mit DB-Zügen befahren werden.¹³⁷⁶

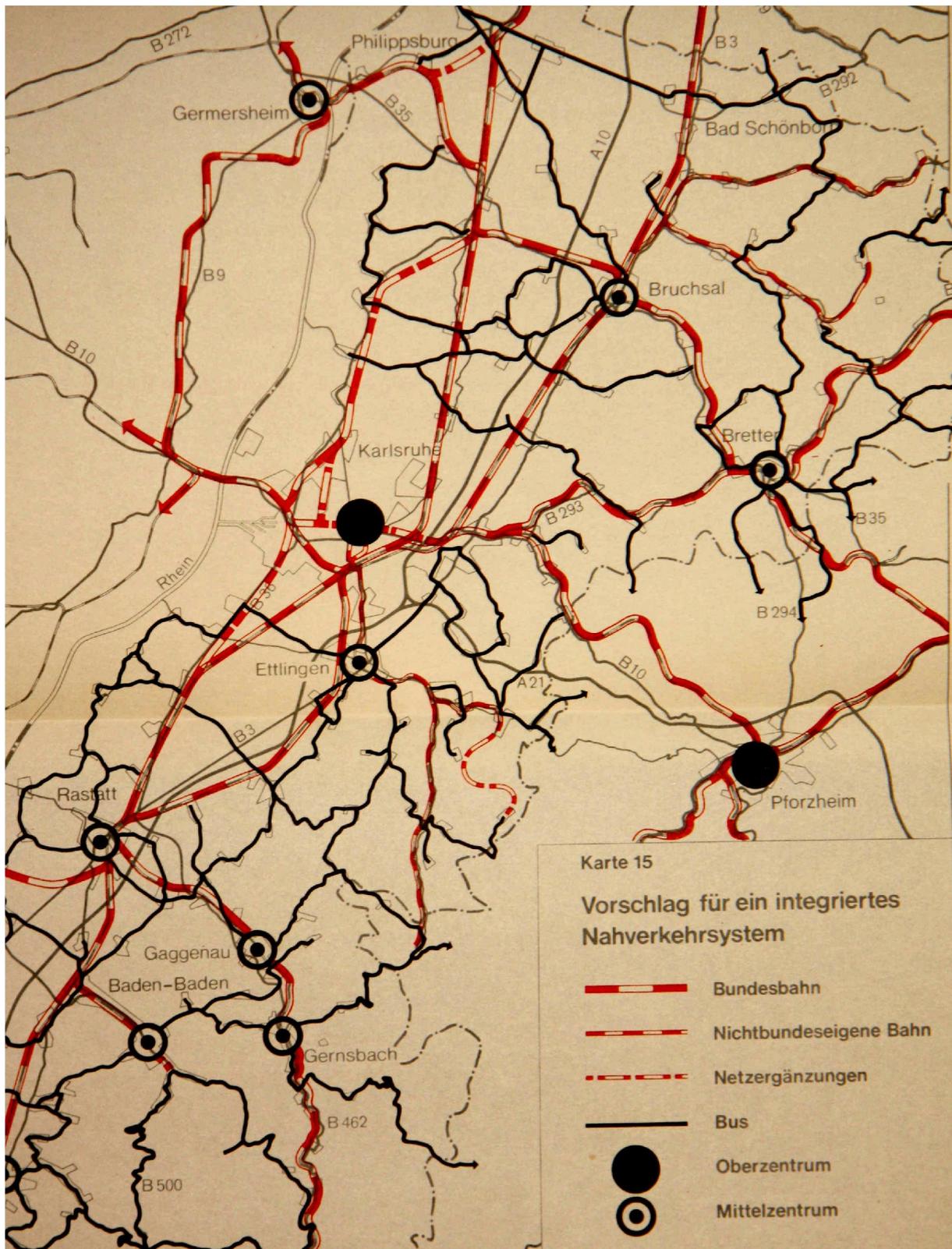


Abbildung 44: Vorschlag für ein integriertes Nahverkehrssystem¹³⁷⁷

¹³⁷⁶ Vgl. ebd. S. 96 f. und Karte 15.

Außerdem sahen seine Planungen vor, dass anstelle der Straßenbahn Bundesbahnzüge durch einen Tunnel unter der Karlsruher Kaiserstraße fahren sollten, denn die „Realisierung dieses Vorschlages setzt voraus, daß die Durchmesserlinie in Karlsruhe nicht mit Straßenbahnen befahren wird.“¹³⁷⁸ Stattdessen sollte auch die „als Stadtbahn vorgesehene Durchmesserlinie (...) in das mit Bundesbahnzügen befahrene Schienennetz“ integriert werden.¹³⁷⁹ Genauer wird aber nicht ausgeführt.¹³⁸⁰

Einen Vorteil versprach sich Katz von dem Sachverhalt, dass man umsteigefrei mit dem Zug bis in die Innenstadt Karlsruhe fahren könnte.¹³⁸¹ Auch die Baden-Badener Innenstadt sollte durch einen Bundesbahntunnel unter der Stadt bis zum Stadtteil Lichtenau erschlossen werden.¹³⁸²

Abschließend forderte Katz die Einrichtung eines Verkehrsverbundes, jedoch ohne diesen genauer zu spezifizieren.¹³⁸³

4.14 1975 und 1980 – Das Gutachten von Funck, Pampel und Schaechterle für den Regionalverband

4.14.1 1975 – Tatsächlich ein Eisenbahntunnel unter Karlsruhe?

1973 gab der Regionalverband Mittlerer Oberrhein ein weiteres Nahverkehrsgutachten, dieses Mal bei den Experten Funck, Pampel und Schaechterle, in Auftrag. In der Voruntersuchung entwickelten diese als ein mögliches Modell die Untertunnelung der Karlsruher Innenstadt

¹³⁷⁷ Auszug aus Karte 15. Aus Planungsgemeinschaft Zentrales Oberrheingebiet (Hrsg.); Katz, Walter: Studie zum Personennahverkehr in der Region Mittlerer Oberrhein. Karlsruhe 1973.

¹³⁷⁸ Zitat Planungsgemeinschaft Zentrales Oberrheingebiet (Hrsg.); Katz, Walter: Studie zum Personennahverkehr in der Region Mittlerer Oberrhein. Karlsruhe 1973. S. 94.

¹³⁷⁹ Zitat ebd. S. 94.

¹³⁸⁰ Vgl. ebd. S. 94 f.

¹³⁸¹ Vgl. ebd. S. 95.

¹³⁸² Vgl. ebd. S. 96.

¹³⁸³ Vgl. ebd. S. 98.

durch einen Eisenbahntunnel.¹³⁸⁴ Dieser Vorschlag basierte auf dem Gutachten von Katz¹³⁸⁵ für den gleichen Verband zwei Jahre zuvor.¹³⁸⁶

Mit diesem Tunnel sollten die durch die Verlegung des Karlsruher Hauptbahnhofs im Jahre 1913 entstandenen negativen Folgen für den Regionalverkehr überwunden werden¹³⁸⁷ und umsteigefreie Bahnverbindungen aus der Region in die Karlsruher Innenstadt ermöglicht werden.¹³⁸⁸ Die Regionalzüge der Deutschen Bundesbahn sollten etwa an der Stelle des heutigen Scheck-In-Centers – bis dahin wollte man die Gleise des alten Güterbahnhofs nutzen – unter die Erde geführt werden, in einem Ost-West-Tunnel unter der Altstadt hindurch und ab einem Punkt zwischen den heutigen Karlsruher Straßenbahnhaltestellen Kronenplatz und Marktplatz unter der Kaiserstraße bzw. der Kaiserallee fahren.¹³⁸⁹

Unterirdische Haltepunkte waren unter der Kreuzung Fritz-Erler-Straße / Markgrafenstraße, unter der Kaiserstraße zwischen Wald- und Karlstraße, auf Höhe der Kreuzung Kaiserallee / Schillerstraße und auf Höhe des Entenfangs vorgesehen.¹³⁹⁰

Am Rande Grünwinkels, etwa dort, wo sich die Rheinhafenstraße und die Eckenerstraße kreuzen, sollte die Bahnstrecke mittels einer Rampe wieder an die Oberfläche gelangen.¹³⁹¹ Um alle acht auf Karlsruhe zulaufenden Bundesbahnstrecken kreuzungsfrei in das System einführen zu können, wären außerdem weitere teure Überwerfungs- und Brückenbauten

¹³⁸⁴ Vgl. Regionalverband Mittlerer Oberrhein (Hrsg.): Funck, Rolf; Pampel, Fritz; Schaechterle, Karlheinz u. a.: Vorstudie einer Untersuchung über die Möglichkeiten einer künftigen Erschließung der Region Mittlerer Oberrhein durch den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). Karlsruhe 1975. S. 49 ff.

¹³⁸⁵ Vgl. Planungsgemeinschaft Zentrales Oberrheingebiet (Hrsg.); Katz, Walter: Studie zum Personennahverkehr in der Region Mittlerer Oberrhein. Karlsruhe 1973.

¹³⁸⁶ Vgl. Regionalverband Mittlerer Oberrhein (Hrsg.): Funck, Rolf; Pampel, Fritz; Schaechterle, Karlheinz u. a.: Vorstudie einer Untersuchung über die Möglichkeiten einer künftigen Erschließung der Region Mittlerer Oberrhein durch den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). Karlsruhe 1975. S. 1.

¹³⁸⁷ Vgl. Stadt Karlsruhe, Stadtplanungsamt: Generalverkehrsplan. Entwurf. Karlsruhe 1982. Kapitel 4 Öffentlicher Personennahverkehr. S. 12.

¹³⁸⁸ Vgl. Regionalverband Mittlerer Oberrhein (Hrsg.): Funck, Rolf; Pampel, Fritz; Schaechterle, Karlheinz u. a.: Vorstudie einer Untersuchung über die Möglichkeiten einer künftigen Erschließung der Region Mittlerer Oberrhein durch den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). Karlsruhe 1975. S. 49.

¹³⁸⁹ Vgl. ebd. S. 49 ff. und Abb. 7.

¹³⁹⁰ Vgl. ebd. Abb. 7.

¹³⁹¹ Vgl. ebd. Abb. 7.

Wenn man den damaligen Widerstand der dortigen Bevölkerung gegen den Bau der Straßenbahn in die Rheinstrandsiedlung (eines Teils der heutigen S2) berücksichtigt, scheint es jedoch sehr unwahrscheinlich, dass an dieser Stelle eine Rampe in bzw. aus dem Tunnel jemals hätte realisiert werden können. (siehe Kapitel 3.6.3.1)

westlich des Entenfangs, aber auch im Osten Karlsruhes, östlich der Alt- und der Südstadt, notwendig gewesen.¹³⁹²

Diese Eisenbahnstrecke der Bundesbahn sollte an die Regionalstrecken der DB Graben-Neudorf – Karlsruhe, Bruchsal – Karlsruhe, Bühl – Baden-Baden – Rastatt – Karlsruhe, die Murgtalbahn und Wörth – Karlsruhe – Pforzheim/Bretten¹³⁹³ angeschlossen und durch die Albtalbahn, die Hardtbahn, die Südbahn Karlsruhe – Mörsch – Durmersheim und die SWEG-Strecke Bruchsal – Menzingen/Odenheim ergänzt werden.¹³⁹⁴ Das geplante Netz sollte im Prinzip fast das ganze Streckennetz des unmittelbaren heutigen Karlsruher Stadtbahnsystems umfassen.

¹³⁹² Vgl. Regionalverband Mittlerer Oberrhein (Hrsg.): Funck, Rolf; Pampel, Fritz; Schaechterle, Karlheinz u. a.: Vorstudie einer Untersuchung über die Möglichkeiten einer künftigen Erschließung der Region Mittlerer Oberrhein durch den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). Karlsruhe 1975. S. 60.

¹³⁹³ Vgl. ebd. S. 50.

¹³⁹⁴ Vgl. ebd. S. 50.



Abbildung 45: Plan von Funck, Pampel, Schaechterle für einen Eisenbahntunnel unter der Karlsruher Innenstadt¹³⁹⁵

¹³⁹⁵ Aus: Regionalverband Mittlerer Oberrhein (Hrsg.): Funck, Rolf; Pampel, Fritz; Schaechterle, Karlheinz u. a.: Vorstudie einer Untersuchung über die Möglichkeiten einer künftigen Erschließung der Region Mittlerer Oberrhein durch den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). Karlsruhe 1975. Plan 7.

Dieses Modell wurde wegen der vor allem rechtlichen Inkompatibilität der Straßenbahn und der Eisenbahn¹³⁹⁶ sowie damit verbundenen hohen Investitionskosten jedoch bereits in dieser Voruntersuchung von den Gutachtern selbst wieder verworfen.¹³⁹⁷ Außerdem bemängelten die Verfasser die verglichen mit einem Bussystem geringere Flexibilität bezüglich der Kapazitätsanpassung¹³⁹⁸ sowie die unbefriedigende Erschließung der Karlsruher Innenstadt durch eine unterirdische DB-Durchmesserlinie wegen der durch die Fahrdynamik der lokbespannten Züge der DB notwendigen, großen Haltestellenabstände.¹³⁹⁹

Die Stadtverwaltung Karlsruhe diskutierte das Modell unter dem Punkt „ÖPNV-Erschließung des Umlandes“ in dem 1982 fertig gestellten Generalverkehrsplan als „alternative Konzeption“,¹⁴⁰⁰ lehnte es jedoch letztendlich unter anderem wegen relativ langer Zu- und Abgangswege sowie der durch den gleichfalls auf den Bundesbahnstrecken verkehrenden Fernverkehr hervorgerufenen Restriktionen für den Nahverkehr ab.¹⁴⁰¹

Die Umsetzung dieses Modells wäre am ehesten vielleicht noch mit Hamburg zu vergleichen: eine „klassische“ S-Bahn¹⁴⁰² auf der Hauptachse und dazu Buslinien als Ergänzung. Ein „Karlsruher Modell“, wie wir es heute kennen, wäre nicht entstanden.

4.14.2 Bessere Abstimmung der Verkehrssysteme und ein Verkehrsverbund in der Region Karlsruhe?

Über diese Pläne hinaus wurde in der Vorstudie bemängelt, dass in der Region Karlsruhe die Bus- und Schienenverkehre nicht aufeinander abgestimmt und koordiniert seien,¹⁴⁰³ außerdem

¹³⁹⁶ Vgl. ebd. S. 62.

¹³⁹⁷ Vgl. ebd. S. 80 ff.

Prof. Rothengatter, der nach Aussage von Professor Funck einen Großteil der Arbeit für das erste Gutachten von 1973/76 geleistet hatte, reagierte, auf dieses Modell angesprochen, sinngemäß, an diesem Modell [der Untersuchung von 1975 und 1980] habe er nicht mitgearbeitet; an einen so „verrückten“ Plan könne er sich nicht erinnern.

Interview mit Prof. Dr. Werner Rothengatter am 25. Juli 2011.

¹³⁹⁸ Vgl. Regionalverband Mittlerer Oberrhein (Hrsg.): Funck, Rolf; Pampel, Fritz; Schaechterle, Karlheinz u. a.: Vorstudie einer Untersuchung über die Möglichkeiten einer künftigen Erschließung der Region Mittlerer Oberrhein durch den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). Karlsruhe 1975. S. 57.

¹³⁹⁹ Vgl. ebd. S. 58.

¹⁴⁰⁰ Zitat Stadt Karlsruhe, Stadtplanungsamt: Generalverkehrsplan. Entwurf. Karlsruhe 1982. Kapitel 4 Öffentlicher Personennahverkehr. S. 12 f.

¹⁴⁰¹ Vgl. ebd. S. 14 f.

¹⁴⁰² gefahren wahrscheinlich auf Dauer mit elektrischen Triebwagen des Typs 420 bzw. heute des Nachfolgemodells BR 423

¹⁴⁰³ Vgl. Regionalverband Mittlerer Oberrhein (Hrsg.): Funck, Rolf; Pampel, Fritz; Schaechterle, Karlheinz u. a.: Vorstudie einer Untersuchung über die Möglichkeiten einer künftigen Erschließung

die parallelen Verkehre von Bus und Schiene zwischen Karlsruhe und Ettlingen (der Firmen AVG, Hirsch und Geschäftsbereich Bahnbus) sowie Karlsruhe und Rastatt (Bundesbahn und Geschäftsbereich Bahnbus).¹⁴⁰⁴ Funck, Pampel und Schaechterle schlugen zur Verbesserung der Verhältnisse eine „Kooperation der in einem Verdichtungsraum tätigen Verkehrsunternehmen und der betreffenden Gebietskörperschaften (...) [vor], um zu einer ‚gerechten‘ Lastenverteilung zu gelangen.“¹⁴⁰⁵ In einer solchen Kooperation sollten nach Ansicht der drei Verfasser also nicht nur die Verkehrsunternehmen, sondern auch die Gebietskörperschaften zusammenarbeiten, um die durch den ÖPNV-Betrieb entstehenden Deckungslücken bzw. das Einnahmedefizit gerecht und verursachungsgerecht auf die beteiligten Gebietskörperschaften zu verteilen.¹⁴⁰⁶ „Für die Aufteilung des Defizits auf die einzelnen nutznießenden Gemeinden eignet sich ein Schlüssel, der auf der Grundlage der Betriebsleistungserstellung und räumlichen Leistungserstellung basiert.“¹⁴⁰⁷ Weiter hielten die Verfasser ein integriertes Bahn-Bus-System für empfehlenswert, in dem die Busunternehmen mit ihren Linien Zubringerfunktionen übernehmen und dadurch die ÖPNV-Erschließung der nicht an die Bahn angeschlossenen Gebiete sicherstellen sollten.¹⁴⁰⁸

Außerdem stellten die Autoren fest: „Eine hohe Qualität der öffentlichen Nahverkehrsbedienung ist entscheidend für die Förderung der wirtschaftlichen, kulturellen und sonstigen Leistungspotenziale einer Region, d. h. einer Verstärkung der Regionalisierung.“¹⁴⁰⁹ Aus dieser Festlegung und wegen der mangelnden Abstimmung der Verkehrsangebote wurde eine Kooperation aller in einem Verdichtungsraum tätigen Verkehrsunternehmen und der betroffenen Gebietskörperschaften gefordert,¹⁴¹⁰ „um zu einer ‚gerechten‘ Lastenverteilung zu gelangen.“¹⁴¹¹ Was nach Ansicht der Gutachter bedeutete, dass die unmittelbaren Nutznießer eines integrierten Angebots dieses auch finanzieren sollten.¹⁴¹² Dieses Prinzip wurde später bei der Finanzierung des Karlsruher Systems umgesetzt.

der Region Mittlerer Oberrhein durch den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). Karlsruhe 1975. S. 5.

¹⁴⁰⁴ Vgl. ebd. S. 6.

¹⁴⁰⁵ Zitat ebd. S. 47.

¹⁴⁰⁶ Vgl. ebd. S. 47.

¹⁴⁰⁷ Zitat ebd. S. 47.

¹⁴⁰⁸ Vgl. ebd. S. 48.

¹⁴⁰⁹ Vgl. ebd. S. 46.

¹⁴¹⁰ Vgl. ebd. S. 47.

¹⁴¹¹ Zitat ebd. S. 47.

¹⁴¹² Vgl. ebd. S. 47.

Für die Netzgestaltung des ÖPNVs wurden zwei Varianten geprüft, eines schienenorientiert, dieses war der beschriebene DB-Tunnel, eines busorientiert.¹⁴¹³

Die drei Gutachter Funck (Karlsruhe), Pampel (Hamburg) und Schaechterle (München) bezogen sich diesbezüglich in der fünf Jahre später veröffentlichten Hauptuntersuchung auf ihre Vorstudie und bemängelten erneut die auf zahlreichen Streckenabschnitten vorhandenen Parallelverkehre von Bahn und Bus oder von Bussen verschiedener Verkehrsunternehmen. Außerdem seien auch die Fahrpläne solcher Verbindungen im Allgemeinen nicht aufeinander abgestimmt.¹⁴¹⁴

Für die Umsetzung dieser Vorschläge schlugen die Gutachter 1980 die Gründung eines Verkehrsverbundes in Form einer zweistufigen Verbundorganisation vor, ähnlich dem in Mannheim verwendeten Modell: Der eigentliche Verkehrsverbund sollte ein Unternehmensverbund sein, ergänzt durch einen Zweckverband, dem die Gebietskörperschaften angehören und der ihre Aufgabenträgerfunktion übernehmen sollte.¹⁴¹⁵ Dieses Modell ähnelt dem, das in Mannheim mit ZRN, VRN und URN umgesetzt worden ist.¹⁴¹⁶

Wesentlicher Punkt dieses Konzepts war dabei eine Aufgabenteilung der Verkehrsunternehmen. Die Busse sowie die Bahnen von VBK und AVG sollten die Fläche erschließen, während die DB-Züge die schnelle Punkt-zu-Punkt-Verkehrsbedienung übernehmen sollten.¹⁴¹⁷ Diese Aufgabenteilung wurde später ein Bestandteil des Karlsruher Modells.

Dabei sollten die DB-Eilzüge im Zwei-Stunden-Takt fahren, die häufiger haltenden Nahverkehrszüge der DB durch Busse ersetzt werden.¹⁴¹⁸ VBK und AVG sollten sich mit ihren Bahnen außerhalb von Karlsruhe auf die Albtalbahn, die Hardtbahn und die Bahn nach

¹⁴¹³ Vgl. ebd. S. 48.

¹⁴¹⁴ Vgl. Regionalverband Mittlerer Oberrhein (Hrsg.): Funck, Rolf; Pampel, Fritz; Schaechterle, Karlheinz u. a.: 1980. Gutachten zur künftigen Erschließung der Region Mittlerer Oberrhein durch den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). Hauptgutachten, Kurzfassung. Karlsruhe 1980. S. 4.

¹⁴¹⁵ Vgl. ebd. S. 13.

¹⁴¹⁶ Dabei ist der ZRN der Zweckverband, der VRN der eigentliche Verbund, zuständig für Erarbeitung und Umsetzung der Planung, Marketing und Koordination der Fahrpläne im Auftrag des Zweckverbandes sowie die Unternehmergeellschaft URN, in dem die Verkehrsunternehmen zuständig sind für Tarifgestaltung und Einnahmeaufteilung.

¹⁴¹⁷ Vgl. Regionalverband Mittlerer Oberrhein (Hrsg.): Funck, Rolf; Pampel, Fritz; Schaechterle, Karlheinz u. a.: 1980. Öffentlicher Personennahverkehr in der Region Oberrhein. Hauptgutachten. Textband. Karlsruhe 1980. S. 83.

¹⁴¹⁸ Vgl. ebd. S. 86.

Rheinstetten beschränken.¹⁴¹⁹ Die BMO-Bahnen – die Kraichtal- und die Katzbachtalbahn – der SWEG sollten ebenfalls stillgelegt und auf Busverkehr umgestellt werden.¹⁴²⁰

Eine weitere wesentliche Forderung war die nach einer Mindestbedienung im Busnetz.¹⁴²¹ Die Fahrpläne sollten nachfrageorientiert erstellt werden und in jedem Fall eine Mindestbedienung gewährleisten.¹⁴²² Parallelverkehre sollten eingestellt und die Angebote von Bussen und Bahnen koordiniert und besser aufeinander abgestimmt werden.¹⁴²³ Ein weiterer wichtiger vorgeschlagener Bestandteil war die Einrichtung von P+R-Plätzen entlang der Schienenstrecken.¹⁴²⁴

Darüber hinaus schlugen die Autoren vor, im Busbereich die freigestellten Schülerverkehre in das Linienangebot zu integrieren, wodurch der Linienverkehr intensiviert werden sollte.¹⁴²⁵ Des Weiteren sollte ein integriertes Bahn-Bus-System umgesetzt werden¹⁴²⁶ und nachfrageorientierte, leicht merkbare Taktfahrpläne geschaffen werden.¹⁴²⁷ Auch die Tarif- und Fahrplankoordinierung sollte der zu gründende Verkehrsverbund übernehmen.¹⁴²⁸

All dies sollte durch die Gründung eines Verkehrsverbunds zur Koordinierung der Verkehre ergänzt werden,¹⁴²⁹ um somit ein regionales Nahverkehrssystem zu schaffen, „das sich dem Benutzer gegenüber als Einheit darstellt“,¹⁴³⁰ das dabei eine höhere Bedienungsqualität aufweisen sollte¹⁴³¹ und in das alle Leistungsangebote im ÖPNV integriert wären.¹⁴³²

¹⁴¹⁹ Vgl. ebd. S. 85.

¹⁴²⁰ Vgl. Regionalverband Mittlerer Oberrhein (Hrsg.): Funck, Rolf; Pampel, Fritz; Schaechterle, Karlheinz u. a.: 1980. Gutachten zur künftigen Erschließung der Region Mittlerer Oberrhein durch den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). Hauptgutachten, Kurzfassung. Karlsruhe 1980. S. 20 f.

¹⁴²¹ Vgl. ebd. S. 11 f.

¹⁴²² Vgl. ebd. S. 11 f.

¹⁴²³ Vgl. ebd. S. 11.

¹⁴²⁴ Vgl. ebd. S. 5.

¹⁴²⁵ Vgl. Regionalverband Mittlerer Oberrhein (Hrsg.): Funck, Rolf; Pampel, Fritz; Schaechterle, Karlheinz u. a.: 1980. Öffentlicher Personennahverkehr in der Region Oberrhein. Hauptgutachten. Textband. Karlsruhe 1980. S. 65.

¹⁴²⁶ Vgl. ebd. S. 67.

¹⁴²⁷ Vgl. ebd. S. 68.

¹⁴²⁸ Vgl. Regionalverband Mittlerer Oberrhein (Hrsg.): Funck, Rolf; Pampel, Fritz; Schaechterle, Karlheinz u. a.: 1980. Gutachten zur künftigen Erschließung der Region Mittlerer Oberrhein durch den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). Hauptgutachten, Kurzfassung. Karlsruhe 1980. S. 12.

¹⁴²⁹ Vgl. Regionalverband Mittlerer Oberrhein (Hrsg.): Funck, Rolf; Pampel, Fritz; Schaechterle, Karlheinz u. a.: 1980. Öffentlicher Personennahverkehr in der Region Oberrhein. Hauptgutachten. Textband. Karlsruhe 1980. S. 77.

¹⁴³⁰ Zitat ebd. S. 77.

¹⁴³¹ Vgl. ebd. S. 77.

4.15 1976 – Entwurf einer „Kompakt-U-Bahn“

Nach der Veröffentlichung der Ergebnisse der „Untersuchung Unterpflasterstraßenbahn Karlsruhe (Stadtbahn)“ wollte die Karlsruher Stadtverwaltung offensichtlich nach der Expertise eigener Dienststellen auch eine Meinung externer Experten einholen. Daher wurden am 29. Mai 1973 die Hochschullehrer Professor Dr. Rolf Funck, Karlsruhe, und Professor Karlheinz Schaechterle, München, sowie als Praktiker Dr.-Ing. Fritz Pampel, Hamburg, beauftragt, mögliche Nahverkehrssysteme für Karlsruhe zu untersuchen und zu beurteilen.¹⁴³³

Das Ergebnis der Untersuchung wurde 1976 vorgelegt.

Schon während der Erstellung dieses Gutachtens mussten Vertreter der Stadt Karlsruhe 1974 auf Nachfrage der Gutachter einräumen, dass die Frage des Baubeginns eines unterirdischen Verkehrsnetzes zum damaligen Zeitpunkt nicht beantwortet werden könne, der Termin wahrscheinlich jedoch nicht innerhalb der nächsten zehn Jahre liege. Als Grund gaben die Mitarbeiter der Stadt die große finanzielle Belastung des städtischen Haushalts durch die geplanten Neubaumaßnahmen der Hardtbahn, damals noch als Nordbahn bezeichnet, des Betriebshofs West, der Straßenbahn in die Rheinstrandsiedlung sowie des Umbaus des Betriebshofs Tullastraße an.¹⁴³⁴

In diesem Gutachten wurden auf Basis einer gründlichen Erforschung des „Ist-Zustands“ insgesamt drei Varianten auf ihre Realisierbarkeit untersucht. Bei zwei Varianten handelte es sich um U-Strab-Modelle, bei der dritten um ein „Stadtschnellbahnsystem in Kompaktbauweise“¹⁴³⁵

Aufnahme des Ist-Zustands

Da die Einwohnerzahl Karlsruhes, bezogen auf das Gebiet von 1975, d. h. inklusive der Eingemeindung der sogenannten „Bergdörfer“,¹⁴³⁶ sowie von Grötzingen und Neureut seit

¹⁴³² Vgl. ebd. S. 82.

¹⁴³³ Vgl. Funck, Rolf; Pampel, Fritz; Schaechterle, Karlheinz u. a.: Beurteilung möglicher Nahverkehrssysteme in Karlsruhe. Gutachten im Auftrag der Stadt Karlsruhe. Hauptband. Karlsruhe, Hamburg, München 1976. S. 1.

¹⁴³⁴ Vgl. Stadtwerke Karlsruhe – Verkehrsbetriebe –: Aktenvermerk über die Besprechung „Gutachten Stadtbahn Karlsruhe“ am 17.12.74 im Besprechungszimmer der Verkehrsbetriebe, Tullastraße 71. Karlsruhe 1974. S. 3. VBK-Büro Lorenz. Ordner Stadtbahn. Gutachten 1975.

¹⁴³⁵ Zitat Funck, Rolf; Pampel, Fritz; Schaechterle, Karlheinz u. a.: Beurteilung möglicher Nahverkehrssysteme in Karlsruhe. Gutachten im Auftrag der Stadt Karlsruhe. Hauptband. Karlsruhe, Hamburg, München 1976. S. 1.

¹⁴³⁶ Unter dem Begriff Bergdörfer werden die Karlsruher Stadtteile Hohenwettersbach, Grünwettersbach, Stupferich und Palmbach zusammengefasst.

1972 gesunken war,¹⁴³⁷ wurde bis 1990 eine „deutliche Abwärtsbewegung der Einwohnerzahlen“ als Trend prognostiziert.¹⁴³⁸ So wurde für das Jahr 1990 nach der Trendprognose eine Einwohnerzahl von 279.775 erwartet, während die Zielprognose der Stadt Karlsruhe ursprünglich 289.200 vorgesehen hatte.¹⁴³⁹ Dabei sollte sich die Tendenz der Bevölkerungswanderung von der Innenstadt in die Außenbereiche fortsetzen. Auch Hagsfeld wurde als ein Bereich mit einem starken Rückgang der Einwohnerzahlen gesehen. Wachsen sollte die Bevölkerung hingegen in den Bergdörfern, Grötzingen und Oberreit. Auch die Entwicklung der Arbeitsplätze wurde untersucht und positiv bewertet: Gab es 1970 in Karlsruhe 167.300 Arbeitsplätze, wurde für 1985 mit 172.000 Arbeitsplätzen gerechnet.¹⁴⁴⁰

Das Brutto-Inlands-Produkt pro Einwohner lag 1970 in Karlsruhe mit 20.147 DM deutlich über den Vergleichswerten von Mannheim (18.989 DM), Heidelberg (15.016 DM) und Freiburg (14.635 DM). Auch die Steuereinnahmen Karlsruhes pro Einwohner waren dementsprechend höher.¹⁴⁴¹ Insofern wird verständlich, dass für die Verfasser dieser Studie nicht nur die finanziellen Belastungen, sondern auch die verkehrlichen und volkswirtschaftlichen Aspekte des Baus eines Nahverkehrssystems von Bedeutung waren.¹⁴⁴²

Außerdem wurden die Beziehungen zwischen Stadt und Umland analysiert.¹⁴⁴³ Karlsruhe als Oberzentrum der Region mittlerer Oberrhein, die sich nach Ansicht der Autoren im Norden bis Philippsburg, im Osten bis Bretten und im Süden bis Gernsbach erstreckt und – insofern unterscheidet sich die damalige Annahme von der heutigen – im Westen vom Rhein begrenzt wurde. Es wurden enge Verflechtungen mit den nächstgelegenen Mittelzentren (Bruchsal, Bretten, Ettlingen, Rastatt) sowie zu Zentren außerhalb der definierten Region wie Pforzheim, Wörth und Landau gesehen.

Die Bedeutung Karlsruhes für die Region unterstreicht, dass in dieser Region etwa ein Drittel (32,7 %) der Einwohner in Karlsruhe selbst lebten, während der Anteil Karlsruhes am gesamten Bruttoinlandsproduktes der Region 49,5 % betrug.¹⁴⁴⁴ „Eine Analyse der Pendelbeziehung zeigt, dass das Oberzentrum dabei eine starke Attraktionswirkung ausübt,

¹⁴³⁷ Vgl. Funck, Rolf; Pampel, Fritz; Schaechterle, Karlheinz u. a.: Beurteilung möglicher Nahverkehrssysteme in Karlsruhe. Gutachten im Auftrag der Stadt Karlsruhe. Hauptband. Karlsruhe, Hamburg, München 1976. S. 8.

¹⁴³⁸ Zitat ebd. S. 8.

¹⁴³⁹ Vgl. ebd. S. 9.

¹⁴⁴⁰ Vgl. ebd. S. 14.

¹⁴⁴¹ Vgl. ebd. S. 14.

¹⁴⁴² Vgl. ebd. S. 2.

¹⁴⁴³ Vgl. ebd. S. 15.

¹⁴⁴⁴ Vgl. ebd. S. 15 f.

sodass der Pendlersaldo außerordentlich hoch ist.¹⁴⁴⁵ Für den Zeitraum bis 1980 gingen die Autoren von einer Zunahme der Einpendler nach Karlsruhe um weitere 13 % aus.

Für die Entwicklungsplanung gingen die Verfasser der Studie von einem sogenannten Zentrenmodell mit festgelegten Planungsbezirken aus, wobei jeder Planungsbezirk im Idealfall mindestens ein C-Zentrum enthalten sollte. Für Karlsruhe hieß das, dass neben dem A-Zentrum (der Innenstadt) Durlach und Mühlburg als B-Zentren vorgesehen waren sowie die Stadtteile Waldstadt, Neureut, Oberreut, die Oststadt, die Nordweststadt, die Weststadt und die Südweststadt als C-Zentren. Die Südstadt, Grötzingen, Knielingen und Grünwettersbach wurden als D-Zentren gesehen.¹⁴⁴⁶

Daraus abgeleitet sollte die Stadt entlang den folgenden Entwicklungsachsen wachsen:

Tabelle 11: Städtische Entwicklungsachsen

Nr.	Städtische Achse	Zentren	geplante zusätzliche Verkehrsanbindung
1	City-Oststadt-Durlach-Grötzingen	Altstadt, Oststadt (C2), Durlach (B), Grötzingen (C2)	Kriegsstraße Ost
2	City-Weststadt-Mühlburg-Knielingen-Rheinbrücke	Weststadt (C2) Mühlburg (B) Knielingen (C2)	
3	City-Südweststadt-Südstadt-Hauptbahnhof-Rüppurr	Südweststadt (C2) Südstadt (C2) Rüppurr (D/C2)	Straßenbahnausbau im Bereich Rangierbahnhof
4	City-Oststadt-Waldstadt-Hagsfeld	Waldstadt (C1) Oststadt (C2)	Ausbau der L 560
5	Weststadt-Nordweststadt-Neureut	Nordweststadt (C2) Neureut (C1)	Ausbau der B 36 Straßenbahn bis Kirchfeld
6	Mühlburg-Rheinstrandsiedlung/Grünwinkel	Mühlburg (B)	Straßenbahn bis Rheinstrandsiedlung
7	Weststadt-Beierteimer Feld-Oberreut	Weststadt (C2) Oberreut (C2)	Straßenbahn Weinbrennerplatz-Beierteimer Feld - Oberreut-Ebertstraße
8	Durlach-Hohenwettersbach-Palmbach-Stupferich	Durlach (B) Grünwettersbach (C2)	Ausbau der L 623 und der Tiefentalstraße Buslinie Durlach-Stupferich
9	Grötzingen-Weingarten	Grötzingen (C2)	

Abbildung 46: Städtische Entwicklungsachsen 1976¹⁴⁴⁷

¹⁴⁴⁵ Zitat ebd. S. 15 f.

¹⁴⁴⁶ Vgl. ebd. S. 17 f. und Plan 3.

¹⁴⁴⁷ Aus: Funck, Rolf; Pampel, Fritz; Schaechterle, Karlheinz u. a.: Beurteilung möglicher Nahverkehrssysteme in Karlsruhe. Gutachten im Auftrag der Stadt Karlsruhe. Hauptband. Karlsruhe, Hamburg, München 1976. S. 19. Tabelle 11.

Die Realisierung dieser Pläne sollte mit weiteren Maßnahmen, zum Beispiel in der Innenstadt, einhergehen:

- „Ausbau und Verbesserung der Einkaufszone
- Ausbau des Dienstleistungsbandes an der Kriegsstraße (...)
- Ausbau und Umstrukturierung des Bereichs Festplatz – Stadtgarten – Hauptbahnhof
- Integration der Universität in den innerstädtischen Kommunikationsbereich¹⁴⁴⁸

Außerdem sollte das „lineare Band der Einkaufszone in der Kaiserstraße (...) ausgefächert werden, und zwar zwischen dem Ludwigsplatz/Europaplatz und der Fritz-Erler-Straße.“¹⁴⁴⁹

Dafür wurden folgende Straßen und Plätze als geeignet betrachtet: Waldstraße, Herrenstraße, Karlstraße, Amalienstraße, Bürgerstraße, Ständehausstraße, Ludwigsplatz, Passagehof, Stephanplatz, Kirchplatz St. Stephan, Kronenstraße, Zähringerstraße, Fritz-Erler-Straße, Fasanenplatz, Lidellplatz.¹⁴⁵⁰ Ferner war „eine Ausweitung des Kerngebietes in südlicher Richtung durch die Umstrukturierung des Bereichs Ettliger-Tor-Platz/Festplatz/Stadtgarten“ geplant. Dabei sollten der Festplatz und das Ettliger Tor durch das neue badische Staatstheater „und das geplante Kongresszentrum als zentrale Standorte der Innenstadt aufgewertet werden.“¹⁴⁵¹

Bezüglich der Untertunnelung der Karlsruher Innenstadt wurde die Idee der Y-Lösung mit einem zentralen Knotenpunkt unter dem Rondellplatz wieder aufgegriffen.¹⁴⁵² Außerdem wurde auch der Marktplatz als möglicher unterirdischer Kreuzungspunkt geprüft.¹⁴⁵³

Die Autoren verglichen für diese Linienführung unter dem Rondellplatz, die auch der Entwicklung der Stadt nach Süden dienen sollte,¹⁴⁵⁴ jedoch die 1971 vorgeschlagene

¹⁴⁴⁸ Zitat ebd. S. 19.

¹⁴⁴⁹ Zitat ebd. S. 20.

¹⁴⁵⁰ Vgl. ebd. S. 20.

¹⁴⁵¹ Zitat ebd. S. 20.

¹⁴⁵² Vgl. ebd. S. 84.

¹⁴⁵³ Vgl. ebd. S. 86.

¹⁴⁵⁴ Interview mit Prof. Dr. Rolf Funck am 18. April 2011.

Eine Linienführung einer Straßenbahn oder U-Bahn durch bzw. unter der Kriegsstraße mit dem Zweck der Süderweiterung der Innenstadt stellt nach Meinung Professor Funcks jedoch keine Alternative dar, da diese zu weit weg sei.

Interview mit Prof. Dr. Rolf Funck am 18. April 2011.

Unterpflasterstraßenbahn¹⁴⁵⁵ mit einer „Stadtschnellbahn in Kompaktbauweise“¹⁴⁵⁶, eine Art „modifiziertes Kabinenbahnsystem“,¹⁴⁵⁷ das sie für die Größe der Stadt Karlsruhe gegenüber einem herkömmlichen U-Bahn-System für geeigneter hielten.¹⁴⁵⁸ Als Ergänzung sollte in beiden Fällen der Bus dienen.¹⁴⁵⁹

Der Bau einer Kompakt-U-Bahn (auch „Klein-U-Bahn“¹⁴⁶⁰) war nach Ansicht der Gutachter „als ein Bahnsystem aufzufassen, das Elemente der Grundsysteme U-Bahn/Stadtschnellbahn und Kabinenbahn enthält.“¹⁴⁶¹ Diese Kompakt U-Bahn sollte eine Spurweite von 900 mm¹⁴⁶² und eine Fahrzeugbreite von 1,80 m aufweisen.¹⁴⁶³ Wie eine klassische U-Bahn sollte sie einen niveaugleichen Einstieg bieten und über eine seitliche Stromschiene mit Energie versorgt werden.¹⁴⁶⁴ Durch diese Auslegung sollte das U-Bahn-System bezüglich der Kapazität an die Bedürfnisse einer Stadt der Größe Karlsruhes angepasst werden.¹⁴⁶⁵ Außerdem sollten die Tunnel, durch die geringere Fahrzeugbreite einen deutlich kleineren Querschnitt aufweisen und dadurch die Baukosten gegenüber der U-Strab-Lösung vermindert werden.¹⁴⁶⁶ Die Fahrzeuge sollten mit 10,50 m auch relativ kurz sein. Sie sollten zu fünf-Wagen-Zügen zusammengekuppelt werden, um eine ausreichende Transportkapazität zu bieten. Zusätzlich wurde erwogen, je sechs Einheiten zu einem Zug zu kuppeln; im Spätverkehr sollten diese Züge geteilt werden, um mit drei Einheiten je Zug zu fahren.¹⁴⁶⁷

Diese kleinen Abmessungen solcher Fahrzeuge hatten Auswirkungen auf die Kapazität. So hätte ein aus fünf Einzelwagen bestehender Zugverband der Kompakt-U-Bahn bei einer Länge von 54,50 m 130 Sitz- und 70 Stehplätze 200 Plätze aufgewiesen.¹⁴⁶⁸ Ein mit rund

¹⁴⁵⁵ Vgl. Funck, Rolf; Pampel, Fritz; Schaechterle, Karlheinz u. a.: Beurteilung möglicher Nahverkehrssysteme in Karlsruhe. Gutachten im Auftrag der Stadt Karlsruhe. Hauptband. Karlsruhe, Hamburg, München 1976. S. 75.

¹⁴⁵⁶ Zitat ebd. S. 75.

¹⁴⁵⁷ Zitat ebd. S. 75.

¹⁴⁵⁸ Vgl. ebd. S. 75.

¹⁴⁵⁹ Vgl. ebd. S. 78.

¹⁴⁶⁰ Vgl. ebd. S. 75.

¹⁴⁶¹ Zitat ebd. S. 78.

¹⁴⁶² Vgl. ebd. S. 80.

¹⁴⁶³ Vgl. ebd. S. 81.

¹⁴⁶⁴ Vgl. ebd. S. 78.

¹⁴⁶⁵ Vgl. ebd. S. 78.

¹⁴⁶⁶ Vgl. ebd. S. 81.

¹⁴⁶⁷ Vgl. ebd. S. 81.

¹⁴⁶⁸ Bei 4 Stehplätzen / m².

Vgl. ebd. S. 81.

55 m gleich langer Zugverband aus zwei sechssachsigen Stadtbahnwagen GT6-80C bietet hingegen mit 186 Sitz- und rund 200 Stehplätzen fast die doppelte Kapazität.

Die Fahrzeuge der Kompakt-U-Bahn sollten mit einer geplanten Wagenhöhe von 2,47 m über Schienenoberkante¹⁴⁶⁹ außerdem deutlich flacher als herkömmliche U-Bahn-, Straßenbahn-, oder Stadtbahnfahrzeuge gebaut werden und darüber hinaus an den Seiten abgerundet sein, um die Tunnelröhre optimal ausnutzen zu können. Dies hätte aber auch zur Folge gehabt, dass man in der Karlsruhe U-Bahn außer in der Mitte nicht hätte stehen, sondern nur sitzen können.¹⁴⁷⁰

Um diese geringer Fahrzeughöhe zu erreichen, hätten die Räder mit einem Durchmesser von 600 mm sehr klein werden müssen.¹⁴⁷¹ Dieses hätte zwar eine geringe Wagenhöhe und ein relativ geringes Einstiegsniveau bzw. relativ niedrige Bahnsteighöhen zur Folge gehabt, aber durch den Zwang zu häufigem Abdrehen und Wechsel der Radreifen auch zu hohen Wartungskosten geführt.

Ein weiteres Merkmal der Kompakt-U-Bahn bestand darin, dass der Betrieb vollautomatisch d. h. fahrerlos vorgesehen war, man wollte also auf das Fahrpersonal und auch auf Personal zum Abfertigen der Züge verzichten. Die Steuerung und Überwachung des Betriebsablaufs sollte von der Betriebszentrale aus durchgeführt werden.¹⁴⁷²

Lediglich in einem Zwischenzustand sollte noch Fahrpersonal auf den Zügen verbleiben. Die Fahrer sollten jedoch nicht selbst fahren, sondern nur die Steuerungsautomatik der Züge überwachen.¹⁴⁷³

Von diesem automatischen Fahrbetrieb versprachen sich die Planer „einen häufigen, schnellen, fahrplangenaunen und funktionssicheren Betrieb. Sie [die Kompaktbahn] bietet damit einen hohen Bedienungsstandard.“¹⁴⁷⁴

¹⁴⁶⁹ Vgl. ebd. S. 81.

¹⁴⁷⁰ Interview mit Prof. Dr. Werner Rothengatter am 25. Juli 2011.

Und vgl. <http://www.berliner-untergrundbahn.de/profil1.htm>. Zugriff 14. August 2011.

¹⁴⁷¹ Vgl. Funck, Rolf; Pampel, Fritz; Schaechterle, Karlheinz u. a.: Beurteilung möglicher Nahverkehrssysteme in Karlsruhe. Gutachten im Auftrag der Stadt Karlsruhe. Hauptband. Karlsruhe, Hamburg, München 1976. S. 81.

600 mm Raddurchmesser entsprechen 23,6 Zoll, die Räder wären also kleiner als die eines Jugendfahrrades mit 24-Zoll-Rädern gewesen.

¹⁴⁷² Vgl. ebd. S. 79.

¹⁴⁷³ Vgl. ebd. S. 79.

¹⁴⁷⁴ Zitat ebd. S. 79.

Weitere Finanzmittel sollten eingespart werden, indem nicht alle, sondern nur ein Teil der außerhalb der Innenstadt gelegenen Straßenbahnstrecken in dieses U-Bahn-Netz integriert und umgebaut werden sollten. Die Straßenbahnen der übrigen Strecken sollten durch Busse ersetzt werden.¹⁴⁷⁵

Die Kompakt-U-Bahn sollte also die Straßenbahn nicht ergänzen, sondern als eigenständiges Verkehrssystem in der Innenstadt unter der Oberfläche, in den Vororten dann oberirdisch, aber in der Regel in Tieflage, auf jeden Fall aber auf unabhängigem Bahnkörper fahren.¹⁴⁷⁶ Gegenüber einem Straßenbahnnetz wäre das Streckennetz deutlich kürzer, die Gutachter nannten es „gestrafft“.¹⁴⁷⁷ Außerhalb der Kompakt-U-Bahn würden dann nur noch Busse auf insgesamt 15 Linien fahren, mit denen die nicht von der Kompakt-U-Bahn erschlossenen Stadteile bedient würden,¹⁴⁷⁸ vergleichbar etwa mit dem Verkehrssystem in Hamburg.¹⁴⁷⁹

Als Variante wurde erwogen, eine durchgehende, oberirdische Linie von Neureut über den Marktplatz nach Rüppurr und weiter ins Albtal mit Regelspur zu betreiben. Dazu wurde der Vorschlag aufgegriffen, in Neureut die alte Bundesbahnstrecke zu nutzen und keine eigene Infrastruktur zu bauen.¹⁴⁸⁰

Kurz- und mittelfristig, d. h. auch vor der Umsetzung des Kompakt-U-Bahn-Konzepts, wurden Reformen am bestehenden Netz vorgeschlagen: Die Straßenbahnstrecken in der Kriegsstraße, der Ebertstraße, der Gartenstraße und der Mathystraße sollten stillgelegt werden, da die dortige Fahrgastnachfrage keine Aufrechterhaltung des Schienenverkehrs bei gleichzeitiger Schaffung eines eigenen Bahnkörpers rechtfertige.¹⁴⁸¹

Die Straßenbahnstrecke durch die Schillerstraße sollte ebenfalls aufgegeben und die Bahnen durch Busse ersetzt werden.¹⁴⁸² Gleiches wurde auch für die Straßenbahnstrecken nach Rintheim und Daxlanden vorgeschlagen.¹⁴⁸³

¹⁴⁷⁵ Vgl. ebd. S. 87.

¹⁴⁷⁶ Vgl. ebd. S. 108 ff.

¹⁴⁷⁷ Zitat ebd. S. 79.

¹⁴⁷⁸ Vgl. ebd. S. 85.

¹⁴⁷⁹ Interview mit Prof. Dr. Werner Rothengatter am 25. Juli 2011.

¹⁴⁸⁰ Vgl. Funck, Rolf; Pampel, Fritz; Schaechterle, Karlheinz u. a.: Beurteilung möglicher Nahverkehrssysteme in Karlsruhe. Gutachten im Auftrag der Stadt Karlsruhe. Hauptband .Karlsruhe, Hamburg, München 1976. S. 176.

¹⁴⁸¹ Vgl. ebd. S. 177.

¹⁴⁸² Vgl. ebd. S. 178.

¹⁴⁸³ Vgl. ebd. S. 178.

Die damalige Straßenbahnstrecke nach Knielingen sollte stillgelegt werden und der ÖPNV-Anschluss ausschließlich über die Straßenbahnstrecke im Norden Knielingens, die heutige Linie, erfolgen.¹⁴⁸⁴

Schaechterle schlug auch die Umsetzung des von ihm 1961 im Rahmen des Verkehrslinienplans entwickelten Tangentenstraßensystems bestehend aus Nord-, Süd-, West- und Osttangente vor,¹⁴⁸⁵ „weil er dazu beiträgt, das innerstädtische Straßennetz zu entlasten und damit dessen Mitbenutzung durch den ÖPNV zu erleichtern.“¹⁴⁸⁶

Weiter wurde ausgeführt, dass die Stadtentwicklung und Stadteilerweiterung in den nächsten Jahren auf die Rheinstrandsiedlung, die Waldstadt und die Gebiete entlang der Nordbahn konzentriert werden müsse, um die bestehenden Strecken gut auszulasten, somit wirtschaftlich zu gestalten und wo notwendig zu straffen.¹⁴⁸⁷

In Stadt und Region sollten die Siedlungsgebiete entlang der Südbahn (heute Rheinbahn genannt, die Straßenbahn in die Rheinstrandsiedlung und nach Rheinstetten) sowie der Hardtbahn als innerstädtische und in ihrer Fortsetzung als regionale Entwicklungsachsen genutzt werden,¹⁴⁸⁸ wobei die Südbahn auf Kompakt-U-Bahn umgestellt werden sollte.¹⁴⁸⁹

¹⁴⁸⁴ Vgl. ebd. S. 179.

¹⁴⁸⁵ Vgl. ebd. S. 187.

¹⁴⁸⁶ Zitat ebd. S. 187.

¹⁴⁸⁷ Vgl. ebd. S. 190.

¹⁴⁸⁸ Vgl. ebd. S. 190.

¹⁴⁸⁹ Vgl. ebd. Plan 17.

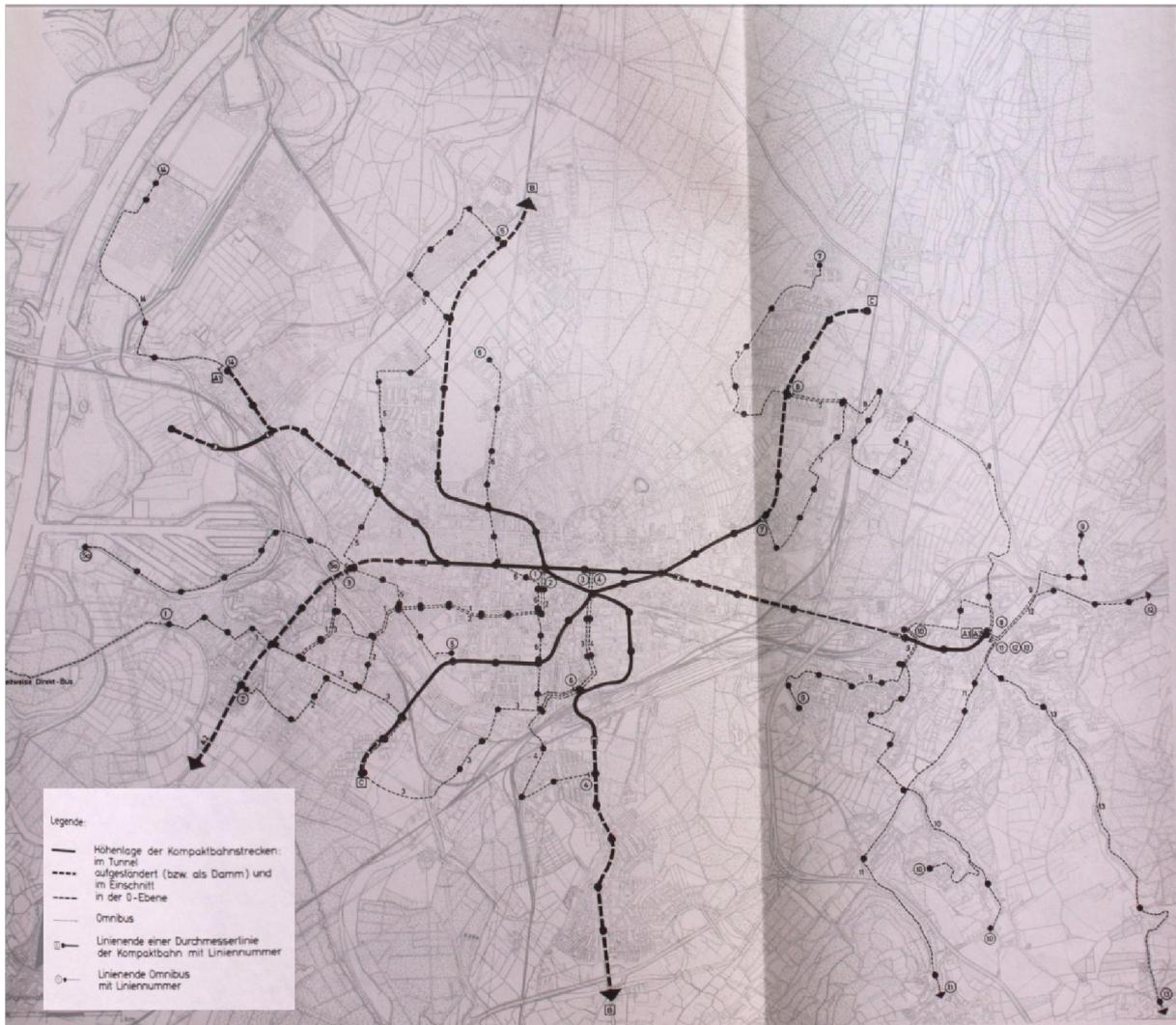


Abbildung 47: Netzvariante II Kompakt-U-Bahn¹⁴⁹⁰

Die erneut erwogene Umstellung auf ein reines Bussystem wurde als für die Stadt Karlsruhe ungeeignet auch von diesen Gutachtern abgelehnt.¹⁴⁹¹

Das Vorbild sowohl für den Plan der Kompakt-U-Bahn als auch für die Untertunnelung der Kaiserstraße für DB-Regionalzüge war tatsächlich Hamburg.¹⁴⁹² Dr. Pampel war bis 1977 in der Unternehmensführung des Hamburger Verkehrsverbundes (HVV) und wechselte anschließend in den Vorstand der Hamburger Hochbahn (HHA).¹⁴⁹³ Außerdem betrieb er als

¹⁴⁹⁰ Aus: Funck, Rolf; Pampel, Fritz; Schaechterle, Karlheinz u. a.: Beurteilung möglicher Nahverkehrssysteme in Karlsruhe. Gutachten im Auftrag der Stadt Karlsruhe. Karlsruhe, Hamburg, München 1976. Planband Plan 17.

¹⁴⁹¹ Vgl. Funck, Rolf; Pampel, Fritz; Schaechterle, Karlheinz u. a.: Beurteilung möglicher Nahverkehrssysteme in Karlsruhe. Gutachten im Auftrag der Stadt Karlsruhe. Hauptband. Karlsruhe, Hamburg, München 1976. S. 72.

¹⁴⁹² Interview mit Prof. Dr. Werner Rothengatter am 25. Juli 2011.

¹⁴⁹³ Vgl. Krause, Reinhard: Der Hamburger Verkehrsverbund von seiner Gründung 1965 bis heute. Norderstedt 2009. S. 101.

Nebenbeschäftigung ein Ingenieurbüro, das sich mit der Erstellung von Gutachten und Beratung im ÖPNV beschäftigte.¹⁴⁹⁴ Dieses Ingenieurbüro empfahl für Karlsruhe ein U-Bahn- / Bussystem bzw. S-Bahn- /Bussystem nach Hamburger Vorbild, wenn auch in kleinerem Maßstab. Da Professor Schaechterle kompromissbereiter als Dr. Pampel war, trug er diese Empfehlungen mit. Professor Funck als Volkswirt berechnete nur die wirtschaftlichen Auswirkungen der vorgeschlagenen Modelle, griff aber nicht in die technische Planung ein.¹⁴⁹⁵

Dr. Pampel war kein Freund der Straßenbahn. Unter seiner Mitführung die Straßenbahn in Hamburg abgeschafft und 1978 die letzte Straßenbahnlinie in Hamburg eingestellt.¹⁴⁹⁶

In ihrem Resümee empfahlen die drei Experten schließlich, „langfristig im Stadtraum von Karlsruhe eine Schnellbahn in Kompaktbauweise anzustreben.“¹⁴⁹⁷ Dazu sollte zunächst das vorhandene Schienennetz gestrafft und auf die nachfragestärksten Streckenäste beschränkt werden, die übrigen Straßenbahnlinien auf den Bus umgestellt werden. Das verbleibende Straßenbahnnetz sollte dann nach und nach auf Kompakt-U-Bahn umgestellt werden.¹⁴⁹⁸

Einem Aktenvermerk der VBK zu einer Besprechung über den Verlauf der Arbeiten an dem Gutachten am 17. Dezember 1974 sind Berechnungen zu den Folgen einer Umstellung der weniger wichtigen Straßenbahnlinien auf den Bus und der damit verbundenen vorgeschlagenen Umstellung des Busnetzes beigefügt. Der Ersteller kommt für Marktplatz und Europaplatz auf eine Belastung mit 48 Bussen pro Stunde. Bei einer Frequenz von einem Bus alle 1,2 Minuten sind nach Ansicht des Verfassers die Vorteile einer teuren, neu zu bauenden Kompakt-U-Bahn in Kombination mit einem neu organisierten Busnetz gegenüber der bestehenden oberirdischen Straßenbahn, zumindest bezüglich der Entlastung der Innenstadt, nicht erkennbar. Die aus dem neuen System resultierende Belastung mit Bussen sei mit den geplanten Fußgängerzonen nicht vereinbar.¹⁴⁹⁹

¹⁴⁹⁴ Interview mit Prof. Dr. Werner Rothengatter am 25. Juli 2011.

¹⁴⁹⁵ Interview mit Prof. Dr. Werner Rothengatter am 25. Juli 2011.

¹⁴⁹⁶ Vgl. http://de.wikipedia.org/wiki/Straßenbahn_Hamburg. Zugriff 06. August 2012.

¹⁴⁹⁷ Zitat Funck, Rolf; Pampel, Fritz; Schaechterle, Karlheinz u. a.: Beurteilung möglicher Nahverkehrssysteme in Karlsruhe. Gutachten im Auftrag der Stadt Karlsruhe. Hauptband. Karlsruhe, Hamburg, München 1976. S. 193.

¹⁴⁹⁸ Vgl. ebd. S. 193 f.

¹⁴⁹⁹ Vgl. Stadtwerke Karlsruhe – Verkehrsbetriebe –: „Aktenvermerk über die Besprechung „Gutachten Stadtbahn Karlsruhe“ am 17.12.74 im Besprechungszimmer der Verkehrsbetriebe, Tullastraße 71. Karlsruhe 1974. Anlage. VBK-Büro Lorenz. Ordner Stadtbahn. Gutachten 1975.

Weitere Kritikpunkte der städtischen Vertreter waren, dass man nach ihrer Berechnung am Europaplatz zwei Tunnel übereinander hätte führen müssen; außerdem hielt man seitens der Stadt nur eine einzige Nord-Süd-Achse für nicht ausreichend.

Die Umsetzung der Kompakt-U-Bahn hätte zur Folge gehabt, dass es, angesichts der Spurweite von 900 mm und der Abmessungen der Wagen und der daraus resultierenden Kapazität ein auf Karlsruhe beschränktes System geblieben wäre. Außerdem wäre durch die Spurweite von 900 mm ein Übergang auf DB-Infrastruktur unmöglich gewesen. Infolgedessen wäre das Karlsruher Modell nie entstanden. Zudem wären wegen der ungewöhnlichen Spurweite und der speziellen Abmessungen die Beschaffungskosten der Fahrzeuge relativ hoch gewesen.

4.16 1978 – Inbetriebnahme des neuen Betriebshofes West

Der Betriebshof in der Tullastraße war 1903 mit einer Halle gebaut, 1910 und 1950 um eine Halle erweitert worden. Diese Anlagen waren für die Fahrzeuge, die zu Beginn und der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts fahren, konzipiert worden, d. h. für zweiachsige Straßenbahntrieb- und -beiwagen, die zehn bis zwölf Meter lang und 2,20 Meter breit waren.¹⁵⁰⁰

Als Folge der Expansion und des Streckenausbaus des Straßenbahnnetzes in den 1930er, 1950er, 1960er und 1970er Jahren sowie der Beschaffung der 2,40 Meter breiten und bis zu 30 Meter langen Großraum- und Gelenktriebwagen reichten diese Anlagen nun nicht mehr aus, waren überdies veraltet und ihre Abmessungen passten nicht mehr zu den Erfordernissen der neueren Fahrzeuge.¹⁵⁰¹ Und für die 2,65 m breiten Stadtbahnwagen hätten die Anlagen in der Tullastraße nicht ausgereicht.

¹⁵⁰⁰ Vgl. Stadtwerke Karlsruhe – Verkehrsbetriebe: Presse-Information Anlässlich der Einweihung des Betriebshofes West. Karlsruhe 1978. S. 1.

¹⁵⁰¹ Vgl. ebd. S. 1.

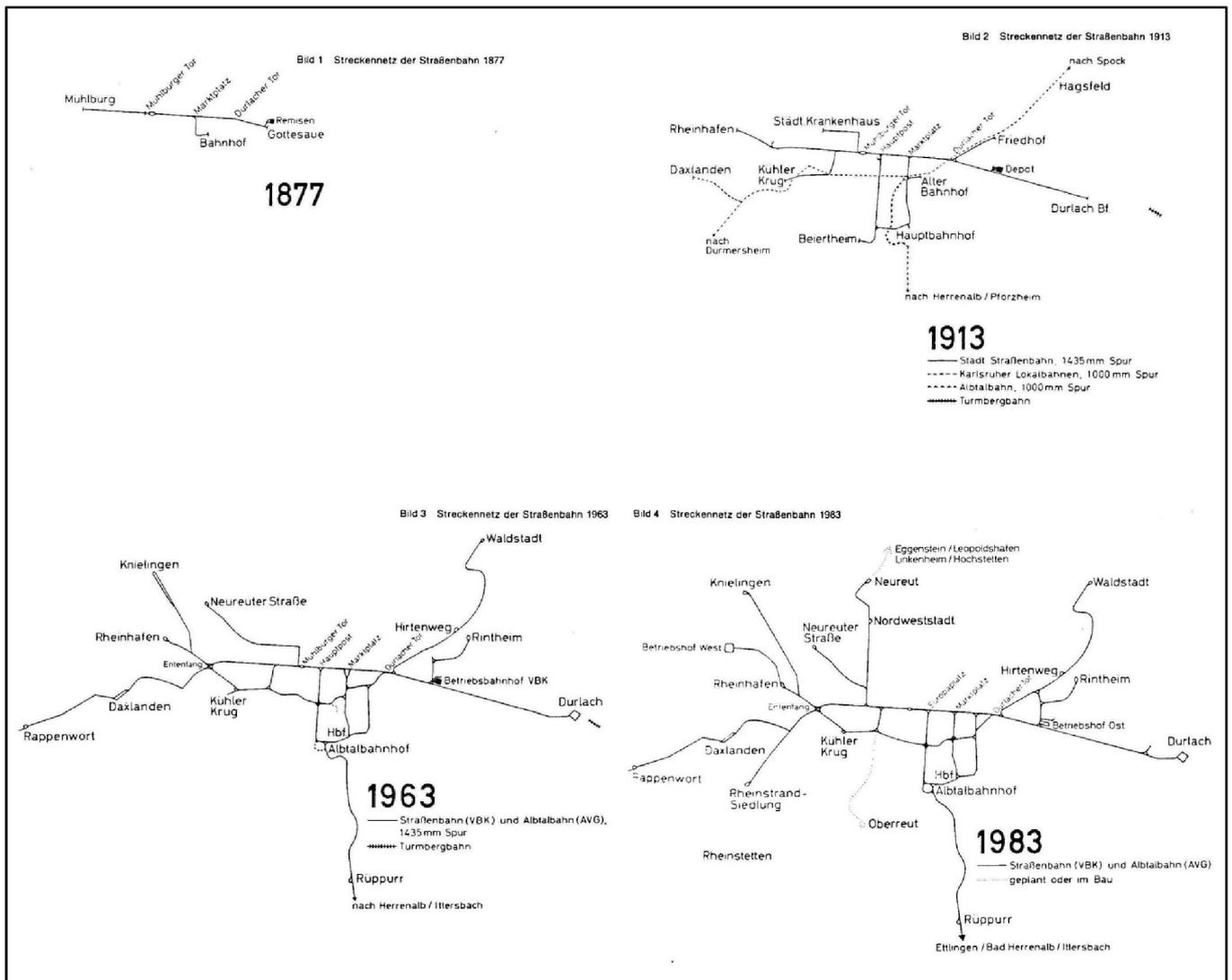


Abbildung 48: Entwicklung Straßenbahnnetz Karlsruhe¹⁵⁰²

Im Gewann Burgau fand man am Ende der Wikingerstraße ein geeignetes, zwischen Rheinhafen und der Alb gelegenes, wenn auch durch Müll kontaminiertes Grundstück, auf dem eine neue Zentralwerkstatt und eine Abstellanlage geplant und errichtet werden konnte. Den Betriebshof Tullastraße wollte man modernisieren und als Betriebshof für Durchlaufwartung und als Abstellanlage weiternutzen.¹⁵⁰³ Die Kapazität der neuen Zentralwerkstatt sollte sich am damals vorhandenen Fahrzeugpark orientieren, der zu jener Zeit aus 105 Bussen der VBK sowie 130 Straßenbahnwagen der VBK und der AVG bestand.¹⁵⁰⁴

¹⁵⁰² Aus: Gauly, Kurt: Öffentlicher Personennahverkehr zwischen Hardt und Schwarzwald. S. 28 bis 32. Ohne Ortsangabe, ca. 1983. S. 28–32.

¹⁵⁰³ Vgl. Stadtwerke Karlsruhe – Verkehrsbetriebe: Presse-Information Anlässlich der Einweihung des Betriebshofes West. Karlsruhe 1978. S. 1.

¹⁵⁰⁴ Vgl. ebd. S. 1.

Mit den vorbereitenden Arbeiten – der Boden musste wegen des vorher dort gelagerten Mülls ausgetauscht werden – wurde im November 1974, mit dem eigentlichen Bau im Juli 1975 begonnen.¹⁵⁰⁵ Der Betriebshof wurde über eine etwa 1,2 km lange, ebenfalls neu gebaute Verbindungsstrecke an das bestehende VBK-Netz an der Straßenbahnhaltestelle Rheinhafen angeschlossen.¹⁵⁰⁶

Um für die Zukunft gerüstet zu sein, wurden alle Hallen, Gleise, Gleisabstände und Radien schon für die Abmessungen und Anforderungen der 2,65 m breiten Stadtbahnwagen, die ab Beginn der 1980er Jahre ausgeliefert werden sollten, dimensioniert.¹⁵⁰⁷ Anders als in den Anlagen in der Tullastraße waren die neuen Anlagen automatisiert, sowohl die Weichen als auch die Hallentore, und man verzichtete in der Straßenbahnzentralwerkstatt auf Gruben, stattdessen wurden Hebestände eingebaut.¹⁵⁰⁸ Am 23. September 1978 wurde der neue Betriebshof West in Betrieb genommen¹⁵⁰⁹

Die Baukosten betrugen etwa 58 Mio. DM, was unter dem ursprünglich geplanten Wert von 66 Mio. DM lag, und wurden nach dem GVFG zu 60 % vom Bund und zu 25 % vom Land Baden-Württemberg gefördert.¹⁵¹⁰

So verhältnismäßig unspektakulär Bau und Inbetriebnahme eines neuen Betriebshofes auch erscheinen mag, zumal in einem Jahrzehnt, in dem relativ viele dieser Anlagen in der alten Bundesrepublik errichtet wurden, stellt der neue Betriebshof West einen wichtigen Baustein für das Karlsruher System dar. Ohne ihn wäre das Wachstum von VBK und AVG, die Ausdehnung des Karlsruher Modells, nicht möglich gewesen. Auch wenn sich die ursprünglich geplante Kapazität für etwa 130 bis 140 Schienenfahrzeuge wegen des Wachstums des Karlsruher Modells schnell als zu gering erwies. Inzwischen werden mit fast 270 Fahrzeugen von VBK, AVG und der DB Regio AG etwa doppelt so viele Fahrzeuge wie ursprünglich vorgesehen gewartet.

Auch ohne die in den Werkstätten arbeitenden Handwerker und Ingenieure, zum größten Teil Spezialisten in ihren Arbeitsbereichen, ohne ihre Ideen und Fachkenntnisse, wäre die

Die Busse der AVG waren und sind in Ettlingen stationiert und wurden dort von der AVG selbst auch gewartet, instandgehalten und repariert.

¹⁵⁰⁵ Vgl. Stadtwerke Karlsruhe – Verkehrsbetriebe: Presse-Information Anlässlich der Einweihung des Betriebshofes West. Karlsruhe 1978. S. 2.

¹⁵⁰⁶ Vgl. ebd. S. 2.

¹⁵⁰⁷ Vgl. ebd. S. 5.

¹⁵⁰⁸ Vgl. ebd. S. 5.

¹⁵⁰⁹ Vgl. ebd. Titelseite.

¹⁵¹⁰ Vgl. S. 9.

Errichtung des Karlsruher Modells genauso wenig möglich gewesen wie beispielsweise ohne die Planungs- und Bauingenieure oder die Geschäftsleitung.

4.17 1980 – Neue Planungen für einen Eisenbahntunnel unter Karlsruhe

In den 1970er Jahren entstanden in einigen deutschen Großstädten S-Bahn-Systeme nach Berliner Vorbild. Zu den auslösenden Elementen gehörten dabei die beiden sportlichen Großereignisse, die Olympischen Spiele in München 1972 und die Fußballweltmeisterschaft 1974, sowie die damit verbundene Notwendigkeit des Transports der Zuschauer zu und von den Sportstätten. Verkehrsplaner und Politiker hatten aber auch die Erkenntnis gewonnen, dass die Städte stärker vom motorisierten Individualverkehr entlastet werden müssten (siehe auch Kapitel 4.9).

Anders als in Berlin entschied sich die Deutsche Bundesbahn jedoch dafür, die Stromversorgung bei diesen neuen S-Bahn-Systemen über eine herkömmliche Oberleitung und nicht über eine seitliche Stromschiene sicherzustellen und auch den Bahnstrom 15 kV 16,7 Hz zu verwenden. Andere Merkmale, wie ein zumindest teilweise unabhängiges Schienennetz, die Bodenhöhe in den Fahrzeugen von knapp einem Meter und dazu passende Bahnsteige mit einer Höhe von 96 cm wurden übernommen. Als Fahrzeuge wurden dreiteilige Triebwagen der Baureihe ET 420 entwickelt, die zum Teil bis heute im Einsatz sind.¹⁵¹¹

Das erste dieser S-Bahn-Systeme wurde in München anlässlich der Olympischen Spiele errichtet, zur und nach der Fußball-WM 1974 folgte dann unter anderem Frankfurt.

Die Implementierung dieser S-Bahnen war gleichzeitig eng mit der Gründung eines Verkehrsverbundes in der betreffenden Region verknüpft.¹⁵¹²

Wegen der „erstaunliche[n] Ausweitung des motorisierten Individualverkehrs“¹⁵¹³ und den damit verbundenen schädlichen Auswirkungen, aber auch inspiriert von den relativ kurze Zeit

¹⁵¹¹ In München wurden die Fahrzeuge in der Farbkombination kieselgrau / blau, in Frankfurt und Stuttgart kieselgrau / orange lackiert.
Dabei erhielten der Kopf und der Schlusswagen eines solchen Triebzuges die Baureihenbezeichnung 420, der Mittelwagen die 421. Im allgemeinen Sprachgebrauch wird eine solche Einheit, bestehend aus zwei Wagenteilen der BR 420 und einem 421 als ET 420 oder BR 420 bezeichnet.

¹⁵¹² Vgl. Jung, Volkhard; Kruk, Dieter: Vorschlag für ein Nahverkehrssystem in der Region Mittlerer Oberrhein unter weitgehender Verwendung vorhandener DB-Trassen (N-Bahn). Karlsruhe 1981.

¹⁵¹³ Zitat ebd. S. 2.

vorher entstandenen S-Bahn- und ähnlichen Nahverkehrssystemen – die Planer Jung und Kruk selbst sprachen von zehn Ballungsräumen,¹⁵¹⁴ sowie den zugehörigen Verkehrsverbänden¹⁵¹⁵ – entwarfen die beiden Verkehrswissenschaftler Jung und Kruk ein Verkehrssystem für Karlsruhe, in dem die DB-Strecken in ähnlicher Weise wie eine S-Bahn in den städtischen ÖPNV integriert werden sollten. Außerdem bemängelten sie, dass in Karlsruhe bisherige Planungen zur Verbesserung des DB-Bahnsystems nicht weiterverfolgt worden seien.¹⁵¹⁶

Jedoch schlugen sie aufgrund der Karlsruher Gegebenheiten kein dem Münchner, Frankfurter oder Stuttgarter S-Bahn-System vollkommen vergleichbares System vor, da ihnen die Kosten des Infrastrukturbauers für separate Strecken, 96-cm-Bahnsteige und die Anschaffungskosten der notwendigen Triebwagen vom Typ ET 420 für Karlsruher Verhältnisse zu hoch erschienen.¹⁵¹⁷

Für ihre sogenannte „N-Bahn“¹⁵¹⁸ planten sie daher den Einsatz von lokbespannten Wendezügen, die von Lokomotiven der Baureihe 141 der Deutschen Bundesbahn gezogen bzw. geschoben werden¹⁵¹⁹ und auf den vorhandenen Bundesbahntrassen fahren sollten.¹⁵²⁰ Mit diesen vorhandenen Fahrzeugen sollte nach Ansicht der Autoren bei geringeren Investitionskosten ein gleichwertiges Verkehrsangebot zu einem mit Triebwagen der Baureihe ET 420 erbrachten erreicht werden, da beide Fahrzeugtypen dieselbe Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h erreichen könnten.¹⁵²¹

Ein vollkommen gleichwertiges System zu einer S-Bahn wäre die N-Bahn aber nicht gewesen. Abgesehen von dem, verglichen mit dem ET 420 für die Fahrgäste deutlich geringeren Komfort der sogenannten „Silberlinge“ – insbesondere in der damals noch verwendeten „Urform“ – hätte auch eine längere Fahrzeit als bei dem Einsatz von ET 420 einkalkuliert werden müssen. Zwar erreicht ein lokbespannter Zug mit einer Lok der Baureihe 141 mit 120 km/h tatsächlich die gleiche Maximalgeschwindigkeit wie ein ET 420, jedoch ist

¹⁵¹⁴ Vgl. ebd. S. 3.

¹⁵¹⁵ Vgl. ebd. S. 3.

¹⁵¹⁶ Vgl. ebd. S. 3.

¹⁵¹⁷ Vgl. ebd. S. 14.

¹⁵¹⁸ Vgl. ebd. S. 1.

¹⁵¹⁹ Vgl. ebd. S. 12.

¹⁵²⁰ Vgl. ebd. S. 1.

¹⁵²¹ Vgl. ebd. S. 12.

Und http://de.wikipedia.org/wiki/DB-Baureihe_420. Zugriff 08.09.2010

sowie http://de.wikipedia.org/wiki/DB-Baureihe_E_41. Zugriff 09.09.2010.

die Fahrdynamik eine andere: Der ET 420 kann schneller anfahren und stärker bremsen. Ein Wendezug mit einer 141 als Lokomotive kann, wenn es sich um einen Zug aus einer Lok und drei Wagen inklusive des Steuerwagens handelt, bei optimalen Verhältnissen gerade eben einen für den ET 420 erstellten Fahrplan einhalten, ab dem vierten Wagen ist das nicht mehr möglich. Verglichen mit einem aus zwei ET 420 bestehenden Zug müsste man für einen Wendezug, bestehend aus einer 141 und, um eine vergleichbare Kapazität zu erreichen, fünf Wagen, folglich eine längere Fahrzeit zwischen den Haltestellen einplanen.¹⁵²²

Als Grundlage für Jung und Kruks Überlegungen diene dabei die Tatsache, dass in Karlsruhe die Voraussetzungen für ein solches System günstig seien,¹⁵²³ da „acht gut trassierte Außenstrecken der Bundesbahn (sieben davon heute mit Personenverkehr)“¹⁵²⁴ vorhanden seien und darüber hinaus drei durch die Stadt verlaufende Zulaufstrecken des alten, bis 1913 betriebenen Karlsruher Hauptbahnhofs noch frei von Bebauung seien: der Güterbahnhof, die Erzbergerstraße und die Hildapromenade.¹⁵²⁵ Würde man die notwendigen Baumaßnahmen mit dem ab 1987 geplanten Umbau der Kriegsstraße Ost bündeln, wäre nach Ansicht der beiden Planer auch ein kostengünstiger Bau der benötigten Eisenbahntunnel möglich.¹⁵²⁶ Des Weiteren führten sie aus, dass diese acht Strecken letztlich auf die Lage des alten Karlsruher Hauptbahnhofs trassiert seien und der neue Hauptbahnhof teilweise umständlicher zu erreichen wäre. Daraus sei, vor allem für die Hardtbahn, ein Nachteil entstanden. Der Umweg über Mühlburg, den die Reisenden mit der Hardtbahn machen müssten, um zum Hauptbahnhof zu gelangen, hätte die Reisezeit verlängert, sodass die Fahrt mit dem Bus ins Stadtzentrum letztendlich schneller gewesen sei als die mit Eisen- und Straßenbahn. Und dies, nicht das geringe Fahrgastaufkommen an sich, sei der wahre Grund für die Einstellung des Personenverkehrs auf der Hardtbahn gewesen.¹⁵²⁷

¹⁵²² Interview mit Frank Ehemann am 25. Januar 2012.

¹⁵²³ Vgl. Jung, Volkhard; Kruk, Dieter: Vorschlag für ein Nahverkehrssystem in der Region Mittlerer Oberrhein unter weitgehender Verwendung vorhandener DB-Trassen (N-Bahn). Karlsruhe 1981. S. 3.

¹⁵²⁴ Zitat ebd. S. 3.

¹⁵²⁵ Vgl. ebd. S. 3.

Im Jahr 2011 gilt dieses jedoch nur noch für zwei Strecken. Die Eisenbahninfrastruktur des alten Güterbahnhofs existiert nicht mehr als Freifläche. Hier befindet sich bzw. entsteht noch der neue Karlsruhe Stadtteil Süd-Ost-Stadt.

¹⁵²⁶ Vgl. Jung, Volkhard; Kruk, Dieter: Vorschlag für ein Nahverkehrssystem in der Region Mittlerer Oberrhein unter weitgehender Verwendung vorhandener DB-Trassen (N-Bahn). Karlsruhe 1981. S. 10.

¹⁵²⁷ Vgl. ebd. S. 32.

Darüber hinaus vertraten sie die Meinung, dass bereits kurz nach dem ersten Weltkrieg die nachteilige Lage des neuen Hauptbahnhofs erkannt worden sei und deswegen im Generalverkehrsplan von 1926 unter anderem eine Ost-West-Eisenbahnstrecke, die teilweise entlang der gleichfalls dort vorgesehen Nordtangente verlaufen sollte, sowie zusätzliche Bahnhöfe für den Personenverkehr in der Oststadt, in Mühlburg und bei Knielingen geplant worden seien.¹⁵²⁸

Wie es die Planungen von Funck, Pampel und Schaechterle 1975 und auch der Raumordnungsplan der Planungsgemeinschaft Zentraler Oberrhein 1971 vorgesehen hatten, planten sie, die Züge über die damals noch vorhandene Infrastruktur des alten Güterbahnhofs an der Kriegsstraße Ost in die Karlsruher Innenstadt zu führen.¹⁵²⁹

Östlich des Mendelssohnplatzes sollten die Züge aus Richtung Mannheim und Durlach in einen neu zu bauenden (Eisenbahn-)Tunnel ein- und in diesem anschließend die Karlsruher Innenstadt unterfahren. Die Züge aus Süden sollten zunächst in den Karlsruher Hauptbahnhof fahren, danach in den Tunnel unter der Innenstadt.¹⁵³⁰ Um dies zu ermöglichen, sollte zwischen Hauptbahnhof und dem Rangierbahnhof eine Kurve mit einem Radius von mindestens 400 m gebaut werden, die kurz vor der Tunneleinfahrt mit den Strecken aus Norden und Osten zusammentreffen¹⁵³¹ und von den Zügen nach Meinung der Gutachter mit einer Geschwindigkeit von 80 km/h befahren werden sollte.¹⁵³² Da nach ihren Berechnungen diese Kurve bis zur Einfahrt in den Tunnel eine maximale Steigung bzw. ein maximales

¹⁵²⁸ Vgl. ebd. S. 35 ff.

Dieser Generalverkehrsplan von 1926 enthielt zahlreiche Elemente, die weder je umgesetzt wurden, noch deren Umsetzung heutzutage auch nur ernsthaft erwogen wird. Das einzige Vorhaben, das nicht umgesetzt wurde und das bis heute „überlebt“ hat, ist die Nordtangente. Die Ost-West-Eisenbahnstrecke verschwand genauso aus den Planungen Karlsruhes wie der im Hardtwald nördlich von Karlsruhe geplante gigantische Güter- und Rangierbahnhof oder die nördlich des Schlosses auf Höhe der heutigen Waldstadt ebenfalls im Hardtwald geplante Autorennstrecke in Form eines Ovals à la Indianapolis.

Vgl. Jung, Volkhard; Kruk, Dieter: Vorschlag für ein Nahverkehrssystem in der Region Mittlerer Oberrhein unter weitgehender Verwendung vorhandener DB-Trassen (N-Bahn). Karlsruhe 1981. S. 36.

¹⁵²⁹ Vgl. ebd. S. 10.

¹⁵³⁰ Vgl. ebd. S. 10 ff.

¹⁵³¹ Vgl. ebd. S. 4 und 10 ff.

¹⁵³² Vgl. ebd. S. 10.

Dass die Geräuscentwicklung des Eisenbahnbetriebs auf einer oberirdisch angelegten Kurve mit dem (für Vollbahnfahrzeuge relativ geringen) Radius 400m und einer Reisegeschwindigkeit von bis zu 80 km/h die Attraktivität der sanierten Karlsruher Altstadt und der Südstadt nachhaltig gesteigert hätte, muss allerdings bezweifelt werden.

Gefälle von 12,5 % aufweise, sahen sie keine technischen Probleme, da beispielsweise von der Stuttgarter S-Bahn Werte bis zu 38 % bewältigt würden.¹⁵³³

Zwischen dem Karlsruher Marktplatz und dem Europaplatz hätte der Tunnel unterirdisch die Kaiserstraße passiert.¹⁵³⁴

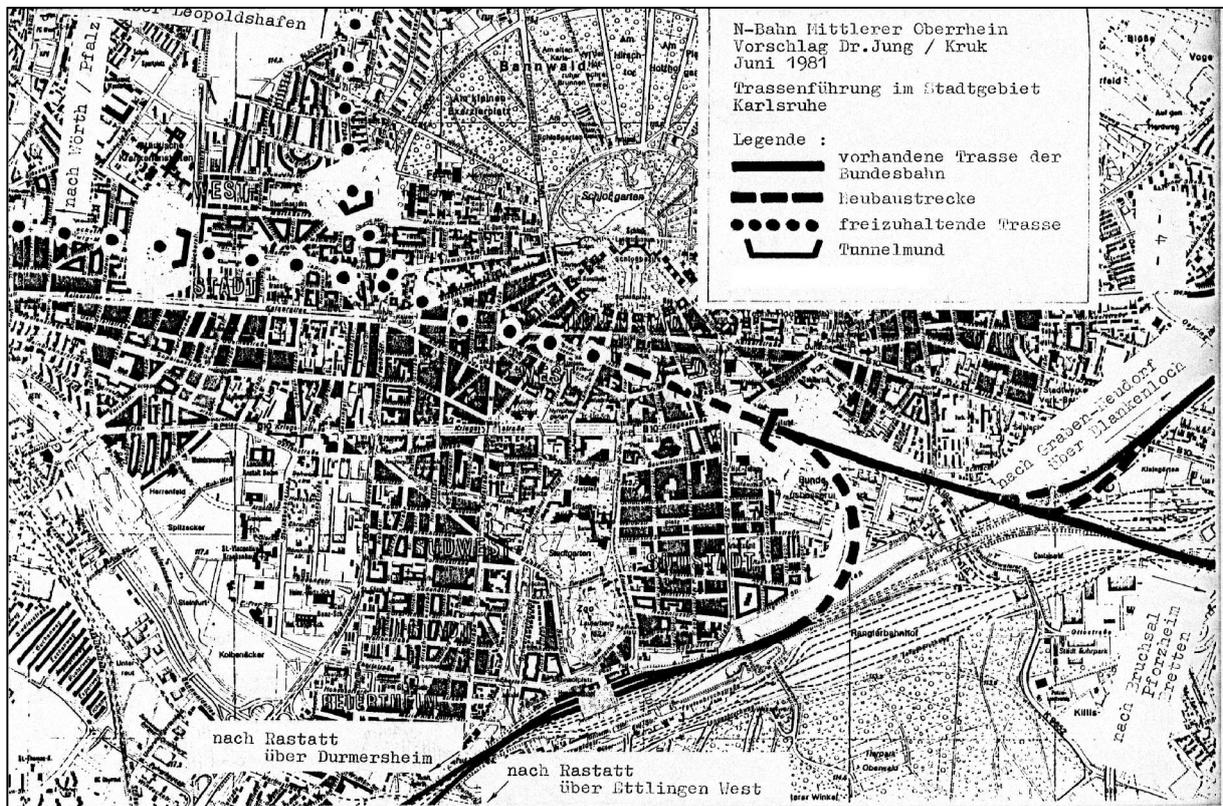


Abbildung 49: Der Eisenbahntunnel der N-Bahn¹⁵³⁵

Etwa unter dem Mühlburger Tor sollten sich die Tunnelstrecken teilen. Ein südlich verlaufender Streckenast sollte den Tunnel am östlichen Ende der Hildapromenade über eine dort als Tunnelende zu bauende Rampe verlassen, auf dem Grünstreifen der Hildapromenade

¹⁵³³ Vgl. Jung, Volkhard; Kruk, Dieter: Vorschlag für ein Nahverkehrssystem in der Region Mittlerer Oberrhein unter weitgehender Verwendung vorhandener DB-Trassen (N-Bahn). Karlsruhe 1981. S. 11.

Tatsächlich gilt in Deutschland für Steilstrecken ein Wert von 40 %. Erst wenn dieser erreicht oder überschritten wird, handelt es sich um eine Steilstrecke und für die Fahrzeuge gelten strengere Anforderungen an die Bremssysteme.

¹⁵³⁴ Vgl. Jung, Volkhard; Kruk, Dieter: Vorschlag für ein Nahverkehrssystem in der Region Mittlerer Oberrhein unter weitgehender Verwendung vorhandener DB-Trassen (N-Bahn). Karlsruhe 1981. Plan S. 4.

¹⁵³⁵ Aus: Jung, Volkhard; Kruk, Dieter: Vorschlag für ein Nahverkehrssystem in der Region Mittlerer Oberrhein unter weitgehender Verwendung vorhandener DB-Trassen (N-Bahn). Karlsruhe 1981. Plan S. 4.

weiter nach Westen fahren¹⁵³⁶ und in Karlsruhe-Knielingen in die DB-Strecke Karlsruhe – Wörth – Neustadt eingeführt werden.¹⁵³⁷

Die nördliche Strecke sollte am südlichen Ende der Erzbergerstraße, auf Höhe der Knielinger Allee, unmittelbar nördlich der Moltkestraße wieder auftauchen, auf der bis 1913 benutzten alten Trasse der Strecke Karlsruhe – Eggenstein – Mannheim durch die Erzbergerstraße Richtung Norden fahren und die Hardtbahn in Neureut-Kirchfeld an das Zentrum anschließen.¹⁵³⁸

¹⁵³⁶ Vgl. ebd. S. 4 und 10 ff.

¹⁵³⁷ Vgl. ebd. Plan S. 2 und S. 10.

¹⁵³⁸ Vgl. ebd. Plan S. 2 und S. 10.

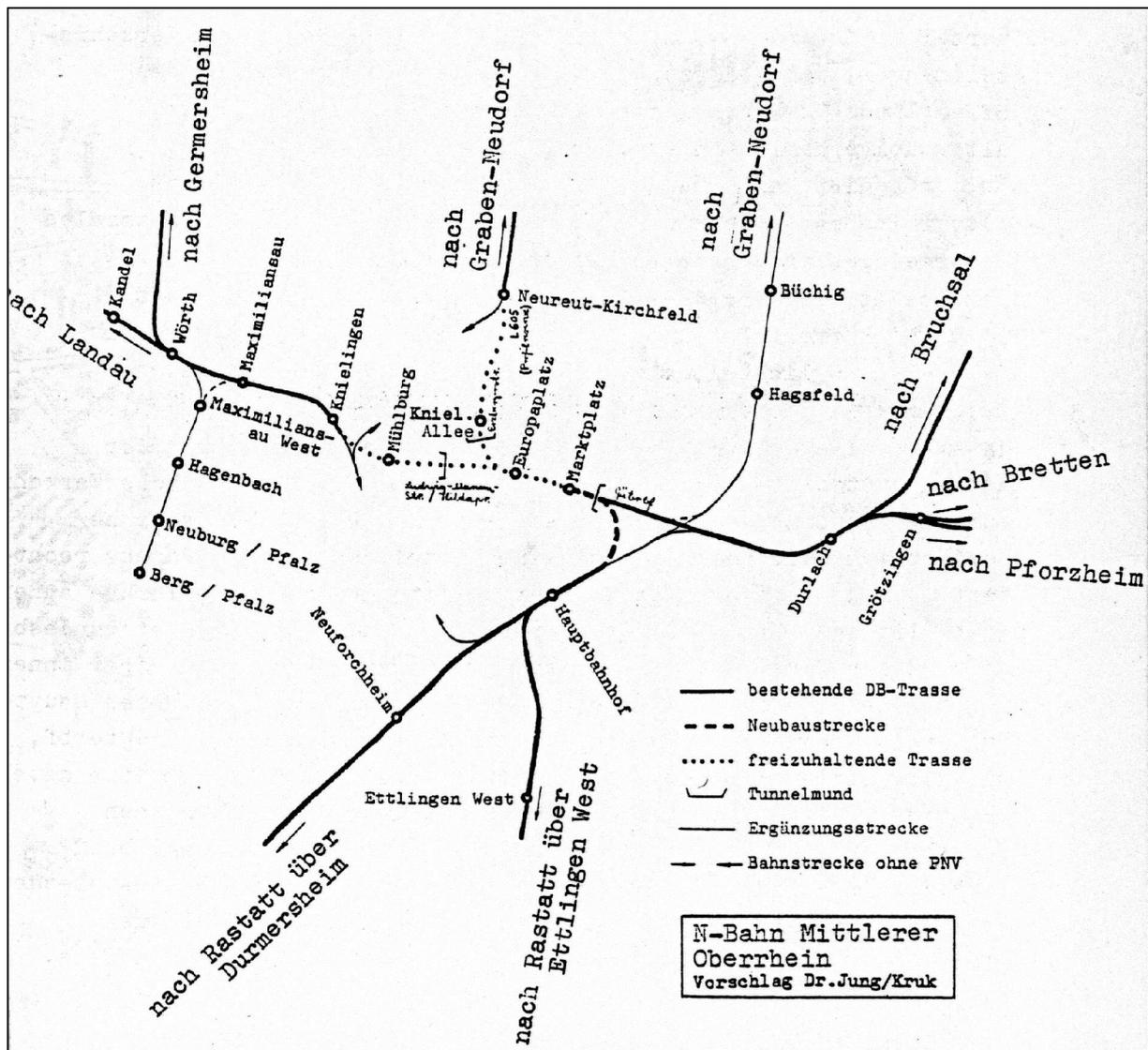


Abbildung 50: Plan des N-Bahn-Systems Mittlerer Oberrhein¹⁵³⁹

Bezieht man in diese Überlegungen jedoch die heftigen, teilweise erbitterten Proteste der Anwohner der Eckenerstraße in den 1970er Jahren oder der Erzbergerstraße und Umgebung zwischen 2000 und 2006 „nur“ gegen eine Straßenbahnstrecke ein, so kann man sich schwerlich vorstellen, dass angesichts dieser Tatsache die Planungen, die beide alten Trassen, die in fast 100 Jahren zu Grünstreifen mit Erholungscharakter geworden waren, wieder als Eisenbahnstrecken zu nutzen, durchsetzbar gewesen wären. Insbesondere wären für den Bau und das anschließende Fahren mit, verglichen mit einer Straßenbahn deutlich lauterem und schnelleren, Vollbahnzügen aufwendigere Bauarbeiten und deutlich mehr Platz notwendig gewesen.

¹⁵³⁹ Aus: Jung, Volkhard; Kruk, Dieter: Vorschlag für ein Nahverkehrssystem in der Region Mittlerer Oberrhein unter weitgehender Verwendung vorhandener DB-Trassen (N-Bahn). Karlsruhe 1981. Plan S. 2.

Für den Fall, dass die Finanzmittel nicht ausreichen sollten, schlugen die beiden Planer die Realisierung in zwei Etappen vor. Zunächst sollte, notfalls, unter dem Mendelssohnplatz, besser aber unter dem Karlsruher Marktplatz ein unterirdischer Kopfbahnhof entstehen, in dem die Linien aus Süden, Osten und Nordosten geendet hätten, die Linien aus dem Nordwesten und aus der Pfalz wären vorerst weiter über oder bis zum Karlsruher Hauptbahnhof gefahren. Erst in der zweiten Baustufe wäre dann die westliche Tunnelhälfte und die beiden Anschlüsse nach Westen und Nordwesten gebaut worden.¹⁵⁴⁰

Für die Bahnstrecke unter der Erde sahen sie grundsätzlich eine ein-, wie auch ein zweigleisige Ausführung als möglich an. Für die eingleisige Version mit Ende unter dem Marktplatz gaben sie eine Kapazität von maximal sechs Zügen pro Stunde, für die zweigleisige zehn pro Stunde an.¹⁵⁴¹

Außerdem sollte ein Teil der Züge in die Karlsruhe Innenstadt, der andere Teil weiterhin zum Karlsruher Hauptbahnhof fahren. Der Bahnhof Durlach sollte dabei als eine Art Vorsortieranlage für die Fahrgäste aus den Richtungen Bruchsal, Bretten und Pforzheim dienen, die dort in die zum Wunschziel weiterführenden Züge wechseln sollten, wobei vorgesehen war, die aus Richtung Bruchsal kommenden Züge in den Hauptbahnhof fahren zu lassen, die aus Pforzheim und Bretten in die Innenstadt – wie es auch heute bei den AVG-Stadtbahnen der Fall ist. Sämtliche Eilzüge sollten ebenfalls direkt zum Hauptbahnhof fahren.¹⁵⁴²

Dennoch wäre bei einer Kapazität der eingleisigen Lösung von nur sechs Zügen pro Stunde gerade einmal ein Stundentakt pro Richtung realisierbar gewesen, bei der zweigleisigen ein 30-Minuten-Takt bei vier von sechs Linien, angesichts der veranschlagten Kosten der N-Bahn von bis zu 570 Mio. DM für die „kleine“ Lösung, die erste Hälfte der N-Bahn bis zum Marktplatz.¹⁵⁴³ In dieser Summe waren die Kosten der für die N-Bahn notwendigen Elektrifizierung der Strecken Karlsruhe – Bretten und Wörth – Schifferstadt noch nicht enthalten, jedoch seien diese Maßnahmen bis zum Bau der N-Bahn aus anderen Gründen ohnehin bereits realisiert.¹⁵⁴⁴

¹⁵⁴⁰ Vgl. Jung, Volkhard; Kruk, Dieter: Vorschlag für ein Nahverkehrssystem in der Region Mittlerer Oberrhein unter weitgehender Verwendung vorhandener DB-Trassen (N-Bahn). Karlsruhe 1981. S. 16.

¹⁵⁴¹ Vgl. ebd. S. 18.

¹⁵⁴² Vgl. ebd. S. 17.

¹⁵⁴³ Vgl. ebd. S. 18a.

¹⁵⁴⁴ Vgl. ebd. S. 18a.

Die Autoren legten Wert darauf, dass ihre Planungen unternehmensneutral seien.¹⁵⁴⁵ So beurteilten sie eine Parallelverbindung der Straßenbahn über die Durlacher Allee wie auch durch die Kaiserstraße und Kaiserallee als unkritisch.¹⁵⁴⁶ Sie rechneten nicht mit einer nennenswerten Verlagerung der Fahrgastströme von der Straßenbahn in die N-Bahnen,¹⁵⁴⁷ sondern nahmen an, dass der Zuwachs der Fahrgäste in den DB-Zügen der N-Bahn aus derjenigen Gruppe von Personen resultieren würde, denen ein Pkw zur Verfügung stand, diesen bislang auch genutzt hatten und die durch die beträchtliche Reisezeitverkürzung zum Umstieg bewegt würden.¹⁵⁴⁸ Außerdem betonten sie, dass Personen, die Wahlfreiheit beim Verkehrsmittel haben, da ihnen ein Pkw zur Verfügung stehe,¹⁵⁴⁹ im ÖPNV nur dann eine Alternative sähen, wenn das öffentliche Verkehrsmittel attraktiv sei.¹⁵⁵⁰ Insgesamt rechneten sie, da sie ihr Konzept als attraktivitätssteigernd betrachteten, für DB-Züge und Straßenbahn mit einem Anstieg der Fahrgastzahlen.¹⁵⁵¹

Darüber hinaus nahmen sie Elemente auf, die später im Rahmen des Karlsruher Modells und des KVV umgesetzt wurden und ebenfalls von anderen Gutachtern (beispielsweise Funck, Pampel und Schaechterle) schon früher erörtert worden waren. So wollten sie die einzelnen Verkehrsmittel besser verknüpfen und fahrplanmäßig aufeinander abstimmen. Dies sollte sowohl für die Anschlüsse der N-Bahn zur Straßenbahn, zu den Bussen im Stadt- und Regionalverkehr wie auch zu den ICs des Fernverkehrs¹⁵⁵² gelten.¹⁵⁵³

Auch die Verlängerung der seit 1979 auf Bundesbahngleisen fahrenden Stadtbahnlinie A bis Linkenheim sahen sie dann als unkritisch an, wenn beim Umbau der Strecke die EBO-

Diese Ansicht erwies sich im Nachhinein als zu optimistisch. Karlsruhe – Bretten wurde im Rahmen des der N-Bahn vorgezogenen Stadtbahnbaus 1991/92 elektrifiziert, Wörth – Schifferstadt nur bis Germersheim ebenfalls für den Stadtbahnbetrieb sogar erst 2010.

¹⁵⁴⁵ Vgl. Jung, Volkhard; Kruk, Dieter: Vorschlag für ein Nahverkehrssystem in der Region Mittlerer Oberrhein unter weitgehender Verwendung vorhandener DB-Trassen (N-Bahn). Karlsruhe 1981. S. 14.

¹⁵⁴⁶ Vgl. ebd.

Diese Parallelverkehre wären angesichts der vergleichsweise geringen Kapazität der vorgeschlagenen Infrastruktur der N-Bahn auch unumgänglich gewesen.

¹⁵⁴⁷ Vgl. ebd. S. 14.

¹⁵⁴⁸ Vgl. ebd. S. 9 und 12.

¹⁵⁴⁹ Die sogenannten „Non-Captives“.

¹⁵⁵⁰ Vgl. ebd. S. 3.

¹⁵⁵¹ Vgl. ebd. S. 14.

¹⁵⁵² ICEs gab es damals noch nicht

¹⁵⁵³ Vgl. ebd. S. 23 ff.

Vorschriften eingehalten würden,¹⁵⁵⁴ sodass später die DB-Züge der N-Bahn anstelle der Stadtbahnwagen auf der Strecke fahren könnten.

Die dafür notwendige Umstellung der Stromversorgung von 750 V Gleichstrom auf 15 kV 16,7 Hz Wechselstrom wurde als relativ unproblematisch eingeschätzt.¹⁵⁵⁵ Außerdem wollten sie den Personenverkehr auf der Strecke nicht nur bis Linkenheim oder Hochstetten, sondern wieder bis Graben-Neudorf aufnehmen.¹⁵⁵⁶

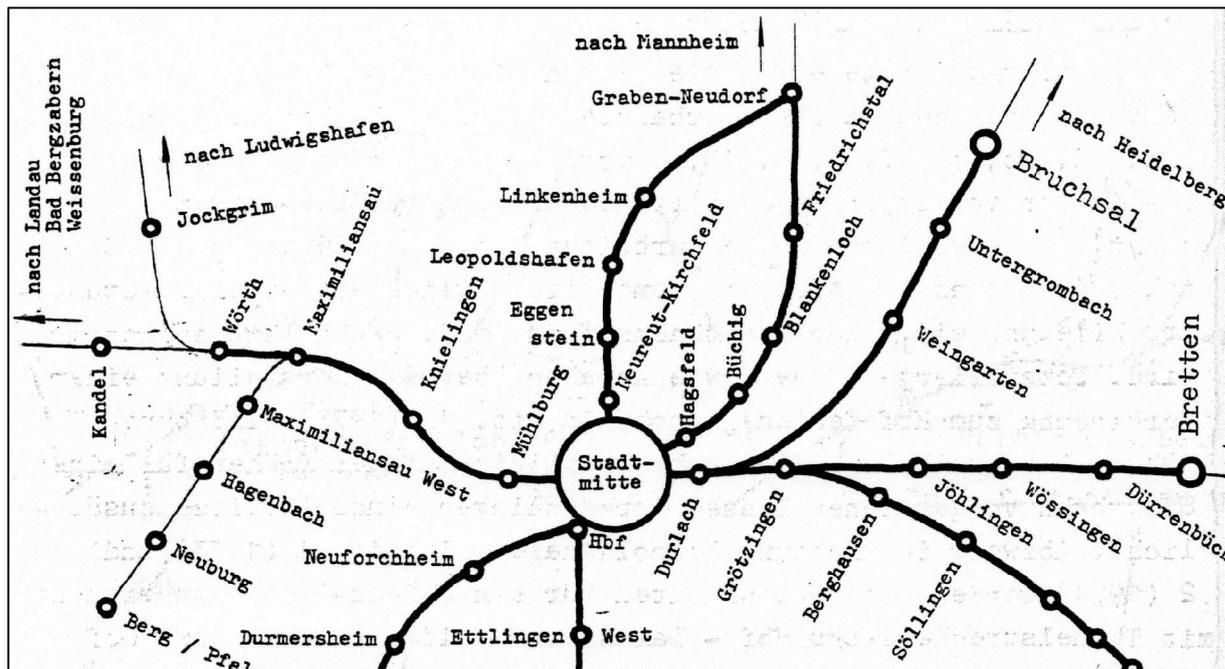


Abbildung 51: Übersichtsplan des N-Bahn-Systems¹⁵⁵⁷

Eine zusätzliche Verkehrsbelastung sollte durch die Anlage von Park-and-Ride-, von Kiss-and-Ride- und von Bike-and-Ride-Anlagen erreicht werden,¹⁵⁵⁸ wofür vor allem die Münchner S-Bahn als Beispiel angeführt wurde.¹⁵⁵⁹ Über ähnliche Vorschläge von beispielsweise Funck, Pampel und Schaechterle hinaus forderten sie jedoch für Bike-and-

¹⁵⁵⁴ Vgl. ebd. S. 10.

¹⁵⁵⁵ Vgl. ebd. S. 10.

¹⁵⁵⁶ Vgl. ebd. S. 21.

¹⁵⁵⁷ Aus: Jung, Volkhard; Kruk, Dieter: Vorschlag für ein Nahverkehrssystem in der Region Mittlerer Oberrhein unter weitgehender Verwendung vorhandener DB-Trassen (N-Bahn). Karlsruhe 1981. Plan S. 19.

¹⁵⁵⁸ Vgl. Jung, Volkhard; Kruk, Dieter: Vorschlag für ein Nahverkehrssystem in der Region Mittlerer Oberrhein unter weitgehender Verwendung vorhandener DB-Trassen (N-Bahn). Karlsruhe 1981. S. 27 ff.

¹⁵⁵⁹ Vgl. ebd. S. 26.

Ride-Plätze damals schon die Möglichkeit, diese „überdacht und gegen Diebstahl gesichert“ anzulegen.¹⁵⁶⁰

Außerdem bezogen sie Entwürfe aus Vertiefer-, Diplom- und Studienarbeiten, die an der Universität Karlsruhe in den 1970er Jahren erstellt und in denen ebenfalls – teilweise unterirdisch geführte – Vollbahnsysteme entworfen worden waren, in ihre Überlegungen mit ein und verglichen sie mit ihren Vorschlägen. Dazu gehören zum Beispiel der Plan einer unterirdischen Bahnstrecke vom Hauptbahnhof Richtung Norden unter der Lammstraße hindurch, weiter unter der Innenstadt entlang und dann auf der Hildapromenade nach Knielingen aus dem Jahr 1973, aber auch die U-Strab-Untersuchung der Stadt Karlsruhe und die Planungen der Voruntersuchungen von Funck, Pampel und Schaechterle aus dem Jahr 1975.¹⁵⁶¹

Die Entwürfe der Stadt Karlsruhe für eine U-Strab lehnten sie nicht vollkommen ab, sondern bezeichneten die U-Strab diplomatisch als wünschenswert.¹⁵⁶² Angesichts der von ihnen berechneten Reisezeitverkürzung von nur 2,4 Minuten zwischen Durlach und Knielingen, die unter den errechneten Werten für die N-Bahn lag gaben sie jedoch „ihrer“ N-Bahn den Vorzug.¹⁵⁶³

Als vordringlichstes Ziel sahen die beiden Planer, die für die N-Bahn notwendigen Trassen freizuhalten und vor jeglicher Bebauung zu bewahren; dies gelte auch, wenn auch nicht explizit erwähnt, für die unterirdische Tunnelstrecke im Bereich der Innenstadt unter Teilen der Kaiserstraße, wo man in Konkurrenz zu den U-Strab-Plänen der Stadt Karlsruhe und der VBK getreten war.¹⁵⁶⁴

Das Modell der N-Bahn wurde nicht realisiert, sondern die Stadt Karlsruhe verwarf es aus den gleichen Gründen wie den Eisenbahntunnel von Funck, Pampel und Schaechterle (siehe Kapitel 4.14.1). Die Gründe für die Ablehnung einer unterirdischen Durchmesserlinie unter Karlsruhe für Vollbahnfahrzeuge waren neben den hohen benötigten Investitionsmitteln vor allem die nach Ansicht der Karlsruhe Stadtplaner zu großen Haltestellenabstände und die langen Zugangswege im DB-Netz,¹⁵⁶⁵ der Zwang der DB-Nahverkehrszüge, Rücksicht auf

¹⁵⁶⁰ Vgl. ebd. S. 29.

¹⁵⁶¹ Vgl. ebd. S. 19 ff.

¹⁵⁶² Vgl. ebd. S. 8

¹⁵⁶³ Vgl. ebd. S. 11 f.

¹⁵⁶⁴ Vgl. ebd. S. 38.

¹⁵⁶⁵ Die oftmals langen Zugangswege entstehen dadurch, dass die Stationen der DB (wie auch entlang der BMO) häufig am Rand oder außerhalb der Ortschaften liegen.

Fern- und Güterzüge nehmen zu müssen, sowie die verglichen mit anderen Verkehrsmitteln mangelnde Flexibilität der Eisenbahn.¹⁵⁶⁶

Zahlreiche Elemente des N-Bahn-Plans von Jung und Kruk ebenso wie des Plans von Funck, Pampel und Schaechterle von 1975 sind auch im späteren Karlsruher Modell enthalten und umgesetzt worden. Die zahlreichen Park-and-Ride- und Bike-and-Ride-Plätze, die optimale Abstimmung der unterschiedlichen Verkehrsmittel untereinander, der Blick auf den ÖPNV mit seinen unterschiedlichen Verkehrsmitteln als ein ganzheitliches System, die Erkenntnis, dass man Pkw-Fahrer nur durch ein attraktives ÖPNV-System zum Umsteigen auf den ÖPNV bewegen kann und die umsteigefreie Führung von EBO-tauglichen Fahrzeugen direkt in das Herz der Karlsruher Innenstadt – dieses alles sind auch wesentliche Bestandteile des späteren Karlsruher Modells. Dennoch wählte Karlsruhe mit seinem Stadtbahn-Modell letztlich ein anderes System, das das Entstehen eines konkurrierenden N-Bahn-Systems ausschloss und durch seinen Erfolg nicht nur verhinderte, sondern auch überflüssig machte.

4.17.1 1990 – Kruks Variante: Gemeinschaftsnetz VBK/DB

Als Variante zum im Entstehen befindliche Karlsruher Stadtbahn-System trat Dieter Kruk 1990 mit einer Variation seines N-Bahn-Plans an die politischen Entscheidungsträger heran,¹⁵⁶⁷ da seiner Meinung nach mittelfristig die Streckenkapazität der Ost-West-Magistrale, der Kaiserstraße, erschöpft wäre.¹⁵⁶⁸ Demzufolge entwickelte er ein „Konzept für ein gemeinsames Liniennetz VBK/DB“.¹⁵⁶⁹ In diesen Plänen wurde neben einem Tunnel für die Bundesbahnzüge unter dem Karlsruher Stadtzentrum die Einführung der Regionalzüge der DB über den alten Güterbahnhof und die Karlsruher Altstadt beibehalten. Wegen der inzwischen vorhandenen Bebauung hätten die Bahnen das Gebiet der Altstadt jedoch unterirdisch in einem Tunnel passieren müssen. Allerdings sollte dieser Tunnel jetzt gemeinsam von den Zweisystem-Stadtbahnen der VBK/AVG und den DB-Zügen genutzt werden. So sollte auch die Albtalbahn den Karlsruher Hauptbahnhof anfahren und

Vgl. Regionalverband Mittlerer Oberrhein (Hrsg.); Funck, Rolf; Pampel, Fritz; Schaechterle, Karlheinz u. a.: Vorstudie einer Untersuchung über die Möglichkeiten einer künftigen Erschließung der Region Mittlerer Oberrhein durch den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). Karlsruhe 1975. S. 56.

¹⁵⁶⁶ Vgl. Stadt Karlsruhe, Stadtplanungsamt: Generalverkehrsplan. Entwurf. Karlsruhe 1982. Kapitel 4 Öffentlicher Personennahverkehr. S. 14 f.

¹⁵⁶⁷ Vgl. Pro Bahn e. V.: Kruk, Dieter: Brief an die Gebietskörperschaften im Raum Karlsruhe. Pforzheim, Mühlacker, Bruchsal, Baden-Baden, Rastatt und Gernsbach. Nahverkehr in der Region Mittlerer Oberrhein. Pforzheim, 26. Mai 1990. VBK-Registrierung. Aktenzeichen 405/60.7.1. Gem.-Betrieb Stadtbahn – DB / Strecke Durlach – Pforzheim. Heft 1.

¹⁵⁶⁸ Vgl. ebd. Anlage. S. 1.

¹⁵⁶⁹ Zitat ebd. Anlage, Abbildung S. 2.

anschließend über die Verbindungstrecke Hauptbahnhof – Altstadt in den Kaiserstraßentunnel einfahren. Die Stadtbahnen aus Richtung Pforzheim / Bretten sollten über die Durlacher Allee nach Karlsruhe einfahren und ab dem Durlacher Tor in einem Tunnel fahren, der unter der Kaiserstraße, etwa zwischen Kronenplatz und Marktplatz in den Eisenbahntunnel münden sollte. Im weiteren Verlauf sollten Zweisystem-Stadtbahnen und DB-Züge im Tunnel gemeinsam bis zum Mühlburger Tor fahren.¹⁵⁷⁰ Unter dem Mühlburger Tor, wo nach Kruks Meinung wegen der bestehenden Platzverhältnisse¹⁵⁷¹ „kostensparend (...) in offener Bauweise gebaut werden könnte“,¹⁵⁷² sollte ein unterirdischer Bahnhof entstehen, in dem die Züge der DB enden und wenden sowie die Stadtbahnen halten sollten. Die Stadtbahnen aus Richtung Bretten / Pforzheim sollten dann Richtung Wörth und Kandel weiterfahren, die ursprünglich aus dem Albtal kommenden Stadtbahnen weiter auf die Hardtbahn. Somit wären in der Kaiserallee folglich keine Vollbahnfahrzeuge gefahren. Allerdings wäre es bei diesem Modell erforderlich gewesen, auch die heutige S1/S11 auf Albtal- und Hardtbahn anders als derzeit durchgehend mit den teureren Zweisystem-Stadtbahnwagen zu betreiben.¹⁵⁷³

¹⁵⁷⁰ Vgl. ebd. Anlage, Abbildung S. 2.

¹⁵⁷¹ Vgl. ebd. Anlage, S. 3.

¹⁵⁷² Zitat ebd. Anlage, S. 3.

¹⁵⁷³ Vgl. ebd.

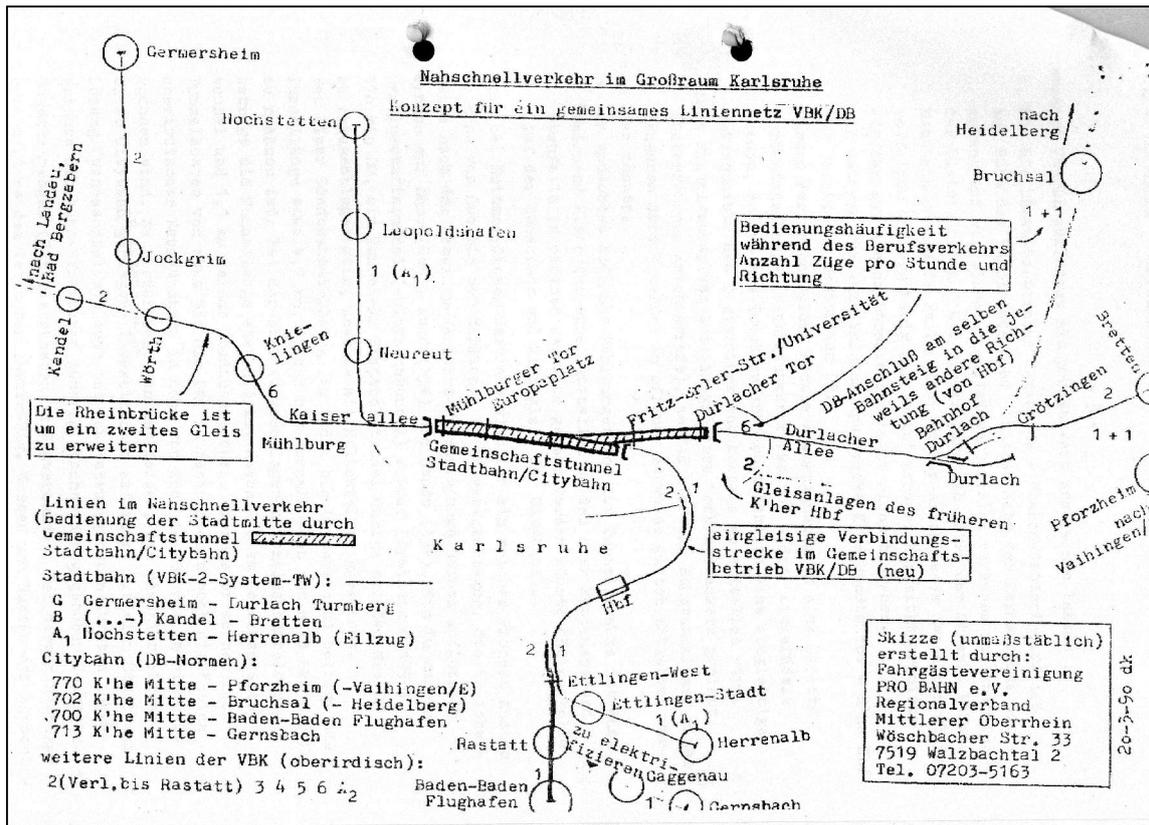


Abbildung 52: Kruks „Konzept für ein gemeinsames Liniennetz VBK/DB“¹⁵⁷⁴

Die Kosten für die Realisierung seines Konzepts inklusive der Tunnel und der notwendigen Überführungsbauwerke schätzte Kruk auf etwa 600 bis 800 Mio. DM, die Realisierungskosten der von der Stadt Karlsruhe entworfenen Y-Lösung mit der südlichen Tunnelleinfahrt auf Höhe des Dammerstocks, d. h. südlich des Hauptbahnhofs, auf 600 Mio. DM.¹⁵⁷⁵

Eine bahnfreie Kaiserstraße war in Kruks neuen Plänen nicht vorgesehen, die Straßenbahnen der VBK sollten weiterhin oberirdisch durch die Kaiserstraße fahren.¹⁵⁷⁶

Die VBK waren an diesem Konzept weniger interessiert, es nahm kein Vertreter an der öffentlichen Vorstellung des Konzepts in Karlsruhe am 11. Juni 1990 teil.¹⁵⁷⁷

¹⁵⁷⁴ Zeichnung: Kruk, Dieter: „Konzept für ein gemeinsames Liniennetz VBK/DB.“ Aus: Pro Bahn e. V.: Kruk, Dieter: Brief an die Gebietskörperschaften im Raum Karlsruhe. Pforzheim, Mühlacker, Bruchsal, Baden-Baden, Rastatt und Gernsbach. Nahverkehr in der Region Mittlerer Oberrhein. Pforzheim, 26. Mai 1990. Anlage, Abbildung S. 2. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/60.7.1. Gem.-Betrieb Stadtbahn – DB / Strecke Durlach – Pforzheim. Heft 1.

¹⁵⁷⁵ Vgl. Pro Bahn e. V.: Kruk, Dieter: Brief an die Gebietskörperschaften im Raum Karlsruhe, Pforzheim, Mühlacker, Bruchsal, Baden-Baden, Rastatt und Gernsbach. Nahverkehr in der Region Mittlerer Oberrhein. Pforzheim, 26. Mai 1990. Anlage, S. 3. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/60.7.1. Gem.-Betrieb Stadtbahn – DB / Strecke Durlach – Pforzheim. Heft 1.

¹⁵⁷⁶ Vgl. ebd. Anlage, Abbildung S. 2.

4.18 1983 – Eine Kleinprofil-U-Bahn für Karlsruhe?

Die Stadt Karlsruhe ließ ein der Kompakt-U-Bahn ähnliches Konzept in einem weiteren Gutachten überprüfen, das 1983 vorgelegt wurde.¹⁵⁷⁷ In dieser „Durchführbarkeitsstudie Kleinprofil-U-Bahnen Karlsruhe (1983)“ der Firma Hamburg Consult und anderer wird jedoch nur ein ähnliches, nicht das Konzept der Kompakt- oder Klein-U-Bahn von Funck, Pampel und Schaechterle (siehe Kapitel 4.15), sondern eine „Kleinprofil-U-Bahn“ nach dem Vorbild einiger Berliner U-Bahn-Linien überprüft.¹⁵⁷⁹ Dieses Konzept sollte mit einer neuartigen Magnetbahn, die zu jener Zeit von einer Firma namens „Magnetbahn GmbH“ in Starnberg entwickelt wurde,¹⁵⁸⁰ und einem Stadtbahnssystem verglichen werden.¹⁵⁸¹

Bei der Berliner U-Bahn sind sowohl sogenannte Kleinprofil- als auch Großprofil-U-Bahnlinien vorhanden. Diese weisen die gleiche Spurweite von 1.435 mm auf, auch die Stromversorgung mit dem notwendigen Bahnstrom von 750 Volt Gleichstrom erfolgt bei beiden Bauarten über eine seitliche Stromschiene.¹⁵⁸² Die Fahrzeuge der Großprofil-U-Bahn sind jedoch breiter und höher als die auf den Kleinprofilbahnen eingesetzten und somit weisen auch die Tunnel der einzelnen Linien unterschiedlich große Querschnittflächen auf.¹⁵⁸³

¹⁵⁷⁷ Vgl. ebd. Deckblatt.

¹⁵⁷⁸ Vgl. Stadtwerke Karlsruhe – Verkehrsbetriebe (Auftraggeber): Hamburg-Consult, Gesellschaft für Verkehrsberatung und Verfahrenstechniken; STUVA, Studiengesellschaft für unterirdische Verkehrsanlagen e. V.; Technische Universität Berlin, Fachgebiet Spurgebundene Fahrzeuge (Hrsg.): Ludwig, D.; Gafron, R.; Klawa, N.; Bugarcic, H u. a. (Bearbeiter): Durchführbarkeitsstudie Kleinprofil-U-Bahnen Karlsruhe. Bewertung der Einsatzchancen von K-Bahn und M-Bahn im Vergleich zur Stadtbahn. Hamburg 1983. Gefördert vom Bundesministerium für Forschung und Technologie (Förderungskennzeichen TV 7994-2).

¹⁵⁷⁹ Vgl. <http://www.berliner-untergrundbahn.de/profil1.htm>. Zugriff 14. August 2011.

¹⁵⁸⁰ Vgl. Stadtwerke Karlsruhe – Verkehrsbetriebe (Auftraggeber): Hamburg-Consult, Gesellschaft für Verkehrsberatung und Verfahrenstechniken; STUVA, Studiengesellschaft für unterirdische Verkehrsanlagen e. V.; Technische Universität Berlin, Fachgebiet Spurgebundene Fahrzeuge (Hrsg.): Ludwig, D.; Gafron, R.; Klawa, N.; Bugarcic, H u. a. (Bearbeiter): Durchführbarkeitsstudie Kleinprofil-U-Bahnen Karlsruhe. Bewertung der Einsatzchancen von K-Bahn und M-Bahn im Vergleich zur Stadtbahn. Hamburg 1983. S. II.

Ein solches System ist jedoch in Deutschland bisher in keiner Großstadt gebaut worden.

¹⁵⁸¹ Vgl. ebd. S. II.

¹⁵⁸² Zumindest teilweise. Denn während bei der Großprofilbauart sowohl Plus- und Minuspol über die seitliche Stromschiene angeschlossen sind, dient bei der Kleinprofilbahn das Gleis als Plus- und die Stromschiene als Minuspol.

Gespräch mit Dr. Detlef Ziemann, Controller der BVG, am 06. September 2011.

¹⁵⁸³ Vgl. <http://www.berliner-untergrundbahn.de/profil1.htm>. Zugriff 14. August 2011.

Der Ursache für die unterschiedlichen Profile in Berlin besteht darin, dass die Kleinprofilbahnen älter sind, seit 1923 baute man neue Linien nur noch im Großprofil.

So sollte auch die Karlsruher Kleinprofil-U-Bahn auf Gleisen mit einer Spurweite von 1.435 mm fahren¹⁵⁸⁴ und infolgedessen eine Fahrzeugbreite von 2,40 m aufweisen.¹⁵⁸⁵ Bezüglich der Netzvarianten stützte man sich auf die Analyse von Funck, Pampel und Schaechterle,¹⁵⁸⁶ ebenso bezüglich der Planung einer relativ geringen Wagenhöhe nach Vorbild von Glasgow oder London¹⁵⁸⁷ – sie sollte jetzt ca. 2,60 m betragen¹⁵⁸⁸ und somit 50 cm geringer sein als die der Berliner Kleinprofillinien.¹⁵⁸⁹

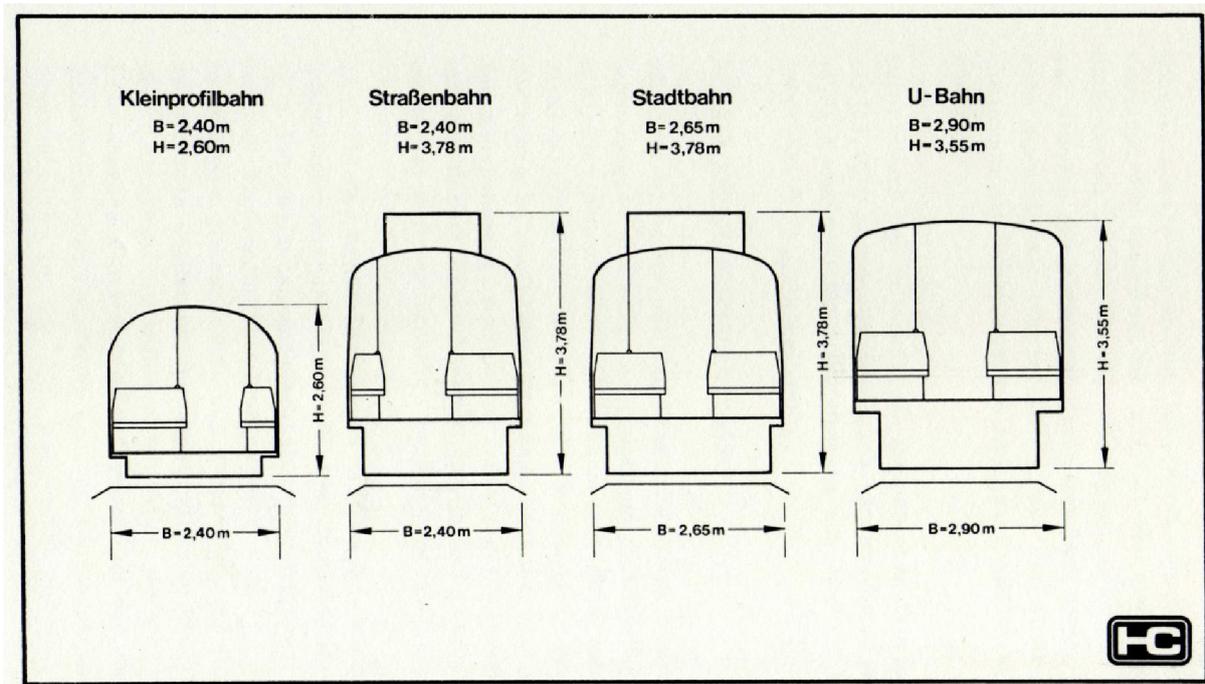


Abbildung 53: Die Kleinprofilbahn im Größenvergleich¹⁵⁹⁰

¹⁵⁸⁴ Vgl. Stadtwerke Karlsruhe – Verkehrsbetriebe (Auftraggeber): Hamburg-Consult, Gesellschaft für Verkehrsberatung und Verfahrenstechniken; STUVA, Studiengesellschaft für unterirdische Verkehrsanlagen e. V.; Technische Universität Berlin, Fachgebiet Spurgebundene Fahrzeuge (Hrsg.): Ludwig, D.; Gafron, R.; Klawa, N.; Bugarcic, H u. a. (Bearbeiter): Durchführbarkeitsstudie Kleinprofil-U-Bahnen Karlsruhe. Bewertung der Einsatzchancen von K-Bahn und M-Bahn im Vergleich zur Stadtbahn. Hamburg 1983. S. 16.

¹⁵⁸⁵ Vgl. ebd. S. 10, Abbildung 2.1-1.

¹⁵⁸⁶ Vgl. ebd. S. 25.

¹⁵⁸⁷ Vgl. ebd. S. II.

¹⁵⁸⁸ Vgl. ebd. S. 9, 10 und 12, Abbildungen 2.1-1 und 2.1-2.

¹⁵⁸⁹ Vgl. <http://www.berliner-untergrundbahn.de/profil1.htm>. Zugriff 14. August 2011.

Die Wagenkästen der Berliner Kleinprofilfahrzeuge sind 2,30 m breit und 3,10 m hoch, während die Großprofilwagen 2,65 m breit und 3,40 m hoch sind.

¹⁵⁹⁰ Aus: Stadtwerke Karlsruhe – Verkehrsbetriebe (Auftraggeber): Hamburg-Consult, Gesellschaft für Verkehrsberatung und Verfahrenstechniken; STUVA, Studiengesellschaft für unterirdische Verkehrsanlagen e. V.; Technische Universität Berlin, Fachgebiet Spurgebundene Fahrzeuge (Hrsg.): Ludwig, D.; Gafron, R.; Klawa, N.; Bugarcic, H u. a. (Bearbeiter): Durchführbarkeitsstudie Kleinprofil-U-Bahnen Karlsruhe. Bewertung der Einsatzchancen von K-Bahn und M-Bahn im Vergleich zur Stadtbahn. Hamburg 1983. S. 10.

Auch bei der Kleinprofilnahme und der Magnet-U-Bahn wollte man wie bei der Funck'schen Kompakt-U-Bahn durch die abgerundete Form der Wagen in Verbindung mit zwei Tunnelröhren von je 3,5 m Durchmesser – was gegenüber herkömmlichen U-Bahnen einer Reduzierung der Tunnelquerschnittsfläche von 35 % entsprach – die Investitionskosten möglichst gering halten. Dabei sollte die Innenhöhe der Fahrzeuge maximal 2 m betragen.¹⁵⁹¹

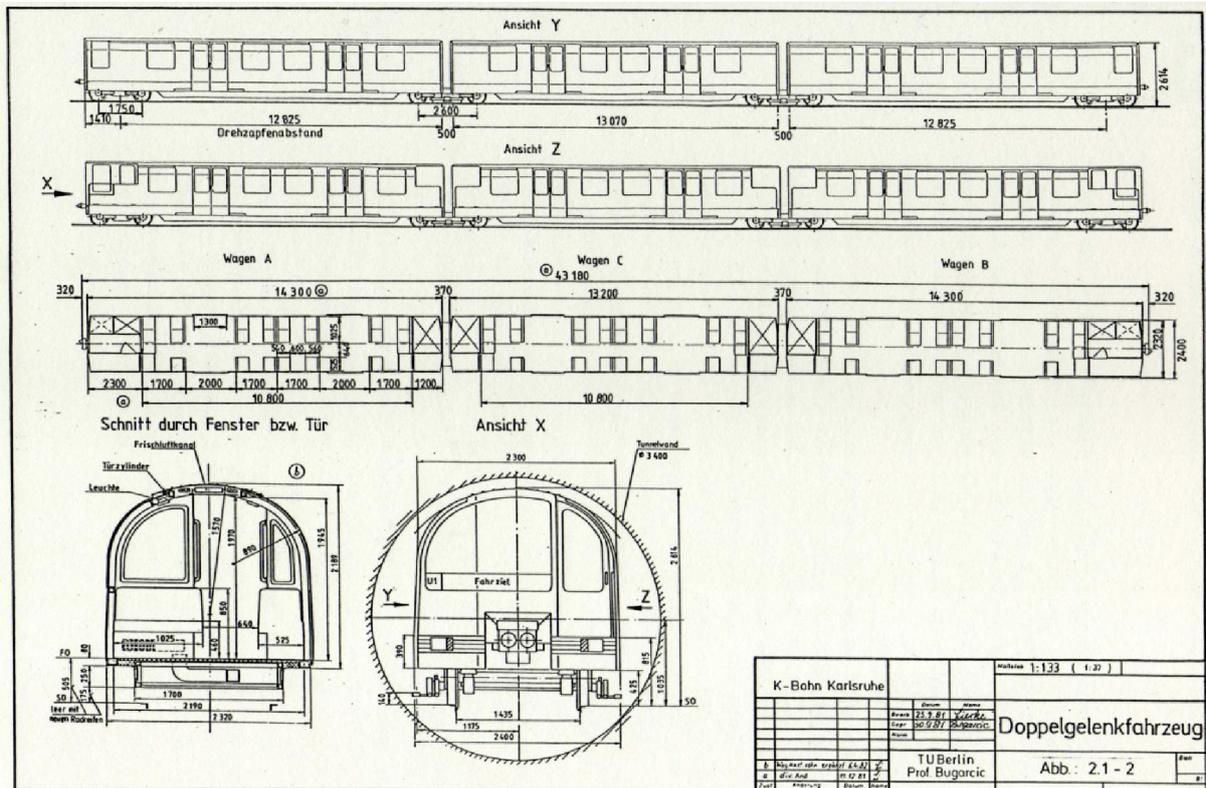


Abbildung 54: Doppelgelenkfahrzeug der Kleinprofil-U-Bahn¹⁵⁹²

Da für die Kleinprofil-U-Bahn genauso wie für die Magnetbahn davon ausgegangen wurde, dass keine niveaugleichen Kreuzungen mit anderen Verkehrsmitteln und Verkehrssystemen zulässig wären,¹⁵⁹³ hätten außerhalb der Innenstadt, so zum Beispiel in Mühlburg, sowohl die Kleinprofil-U-Bahn, als auch die Magnetbahn in „Troglage“ fahren sollen, d. h. in Tieflage, aber ohne Tunneldecke.¹⁵⁹⁴ Wegen der Bundesbahnanlagen, die entweder zu unterfahren oder zu überqueren gewesen wären, sollte vor dem Entenfang ab dem Übergang von Kaiserallee in

¹⁵⁹¹ Vgl. ebd. S. II,

¹⁵⁹² Aus: Stadtwerke Karlsruhe – Verkehrsbetriebe (Auftraggeber): Hamburg-Consult, Gesellschaft für Verkehrsberatung und Verfahrenstechniken; STUVA, Studiengesellschaft für unterirdische Verkehrsanlagen e. V.; Technische Universität Berlin, Fachgebiet Spurgebundene Fahrzeuge (Hrsg.): Ludwig, D.; Gafron, R.; Klawa, N.; Bugarcic, H u. a. (Bearbeiter): Durchführbarkeitsstudie Kleinprofil-U-Bahnen Karlsruhe. Bewertung der Einsatzchancen von K-Bahn und M-Bahn im Vergleich zur Stadtbahn. Hamburg 1983. S. 12.

¹⁵⁹³ Vgl. ebd. S. 75.

¹⁵⁹⁴ Vgl. ebd. S. 69.

die Rheinstraße von der Troglage (Tieflage) auf eine aufgeständerte Trasse gewechselt werden, ähnlich den Hochbahnabschnitten der U-Bahnen in Berlin oder Hamburg.¹⁵⁹⁵ Auch sollten beispielsweise in der Ettlinger Straße die Gleise in offener Tieflage geführt werden.¹⁵⁹⁶ Eine weitere längere aufgeständerte Strecke war zum Beispiel für den Streckenabschnitt Beiertheimer Feld – Oberreut geplant.

Beträchtliche Investitionen wären darüber hinaus für neue Betriebshöfe und deren Zuführungsstrecken notwendig gewesen. Zwar sollte für die Kleinprofilbahn immerhin der damals noch neue Betriebshof West weiterverwendet werden, die Kosten für den Bau der Zuführungsstrecke wurden aber auf 11,5 Mio. DM geschätzt.¹⁵⁹⁷

Für die Magnetbahn sollte bei Oberreut ein neuer Betriebshof gebaut werden.¹⁵⁹⁸

Wie die Kompakt-U-Bahn der Planungen von Funck, Pampel und Schaechterle sollten auch die Kleinprofil-U-Bahn und die Magnetbahn automatisch und somit fahrerlos betrieben werden, wodurch man langfristig die verglichen mit dem Stadtbahnssystem höheren Investitionskosten ausgleichen wollte. Die Investitionskosten für die teilweise unterirdische Stadtbahn wurden mit 1,1 Mrd. DM, für die Magnetbahn mit 1,4 Mrd. und für die Kleinprofil-U-Bahn mit rund 1,5 Mrd. DM veranschlagt. Auch rechnete man für die Kleinprofil-U-Bahn und die Magnetbahn mit höheren Fahrgeldeinnahmen als für die Stadtbahn. Inklusive der Kapitalkosten wurde für die Stadtbahn ein jährlicher Zuschussbedarf von 18,1 Mio. DM, für die Kleinprofil-U-Bahn von 13,5 DM und für die Magnetbahn 8,5 Mio. DM prognostiziert.¹⁵⁹⁹

¹⁵⁹⁵ Vgl. ebd. S. 69.

¹⁵⁹⁶ Vgl. ebd. S. 70.

¹⁵⁹⁷ Vgl. ebd. S. 97.

¹⁵⁹⁸ Vgl. ebd. S. 98.

¹⁵⁹⁹ Vgl. ebd. S. IX.

	K-Bahn	M-Bahn	Stadtbahn
Investitionen (in Mio. DM)	1.473	1.400	1.095
Betriebskosten (in Mio. DM/Jahr)	64,6	59,6	65,9
Fahrgelderlöse (in Mio. DM/Jahr)	51,1	51,1	47,7
Zuschussbedarf (in Mio. DM/Jahr)	13,5	8,5	18,1

Abbildung 55: Tabelle der Kostenwerte.¹⁶⁰⁰

Das für Karlsruhe am besten geeignete Verkehrssystem wollte man mittels eines gewichteten Bewertungssystems herausfinden.¹⁶⁰¹

Dieses System ergab das Ergebnis, dass die Kleinprofil-U-Bahn das für Karlsruhe beste Verkehrssystem wäre.¹⁶⁰²

	Zielerreichungsgrad
K-Bahn	82,6 %
M-Bahn	79,0 %
Stadtbahn	58,1 %

Abbildung 56: Zielerreichungsgrad Verkehrssystem Karlsruhe.¹⁶⁰³

Als Problem identifizierten die Gutachter jedoch die „Nord-Süd-Achse“, d. h. die Stadtbahn bzw. Straßenbahn der Linie A von Leopoldshafen bis nach Herrenalb/Ittersbach. Diese Strecke durchgehend in eine automatische U-Bahn umzubauen, erschien ihnen nicht sinnvoll,

¹⁶⁰⁰ Aus Stadtwerke Karlsruhe – Verkehrsbetriebe (Auftraggeber): Hamburg-Consult, Gesellschaft für Verkehrsberatung und Verfahrenstechniken; STUVA, Studiengesellschaft für unterirdische Verkehrsanlagen e. V.; Technische Universität Berlin, Fachgebiet Spurgebundene Fahrzeuge (Hrsg.): Ludwig, D.; Gafron, R.; Klawa, N.; Bugarcic, H u. a. (Bearbeiter): Durchführbarkeitsstudie Kleinprofil-U-Bahnen Karlsruhe. Bewertung der Einsatzchancen von K-Bahn und M-Bahn im Vergleich zur Stadtbahn. Hamburg 1983. S. IX.

¹⁶⁰¹ Vgl. ebd. S. X.

¹⁶⁰² Vgl. ebd. S. XI.

¹⁶⁰³ Aus Stadtwerke Karlsruhe – Verkehrsbetriebe (Auftraggeber): Hamburg-Consult, Gesellschaft für Verkehrsberatung und Verfahrenstechniken; STUVA, Studiengesellschaft für unterirdische Verkehrsanlagen e. V.; Technische Universität Berlin, Fachgebiet Spurgebundene Fahrzeuge (Hrsg.): Ludwig, D.; Gafron, R.; Klawa, N.; Bugarcic, H u. a. (Bearbeiter): Durchführbarkeitsstudie Kleinprofil-U-Bahnen Karlsruhe. Bewertung der Einsatzchancen von K-Bahn und M-Bahn im Vergleich zur Stadtbahn. Hamburg 1983. S. XI.

weswegen man auch eine Kombination aus Stadtbahn und U-Bahn prüfte, bei der die Linie A als Stadtbahn erhalten bleiben sollte.¹⁶⁰⁴

Dadurch wären die Investitionskosten geringer als bei den kompletten U-Bahn-Systemen gewesen – sie wurden auf 1,2 bis 1,3 Mrd. DM geschätzt. Der jährliche Zuschussbedarf für die Kleinprofil-U-Bahn wurde etwa gleich hoch, für die Magnetbahnlösung jedoch etwa 2 Mio. DM höher als bei einer systemreinen Lösung berechnet.¹⁶⁰⁵

	Variation	
	K-Bahn/Stadtbahn	M-Bahn/Stadtbahn
Investitionen (in Mio. DM)	1.295	1.235
Betriebskosten (in Mio. DM/Jahr)	63,2	60,3
Fahrgelderlöse (in Mio. DM/Jahr)	49,9	49,9
Zuschussbedarf (in Mio. DM/Jahr)	13,3	10,4

Abbildung 57: Kostenübersicht für die Varianten K-Bahn/Stadtbahn und M-Bahn/Stadtbahn.¹⁶⁰⁶

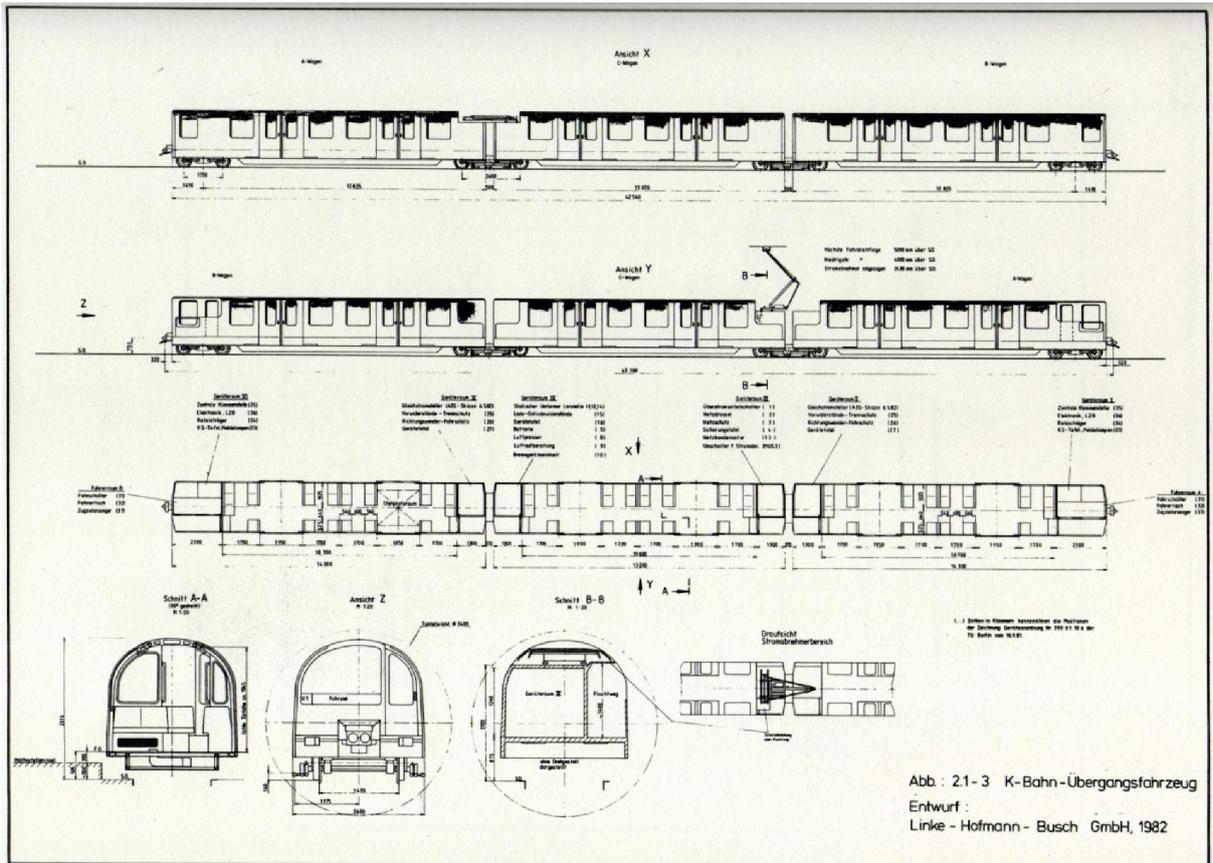
Einen Vorteil der Kleinprofil-U-Bahn sahen die Verfasser dieses Gutachtens darin, dass wegen der gleichen Spurweite von Kleinprofil-U-Bahn und Straßenbahn von 1.435 mm und da beide Verkehrsmittel 750 V Gleichstrom als Fahrstrom benötigten, die Infrastruktur von Kleinprofil-U-Bahn und Straßenbahn für eine Übergangszeit gleichzeitig hätte befahren werden können. Für diesen Zeitraum wurde ein spezielles Übergangsfahrzeug entworfen, das sowohl mit einem Stromabnehmer ausgerüstet war als auch den Strom über eine Stromschiene beziehen konnte.¹⁶⁰⁷

¹⁶⁰⁴ Vgl. ebd. S. XI.

¹⁶⁰⁵ Vgl. ebd. S. XII.

¹⁶⁰⁶ Aus: Stadtwerke Karlsruhe – Verkehrsbetriebe (Auftraggeber): Hamburg-Consult, Gesellschaft für Verkehrsberatung und Verfahrenstechniken; STUVA, Studiengesellschaft für unterirdische Verkehrsanlagen e. V.; Technische Universität Berlin, Fachgebiet Spurgebundene Fahrzeuge (Hrsg.): Ludwig, D.; Gafron, R.; Klawa, N.; Bugarcic, H u. a. (Bearbeiter): Durchführbarkeitsstudie Kleinprofil-U-Bahnen Karlsruhe. Bewertung der Einsatzchancen von K-Bahn und M-Bahn im Vergleich zur Stadtbahn. Hamburg 1983. S. XII.

¹⁶⁰⁷ Vgl. ebd. S. 16.

Abbildung 58: K-Bahn Übergangsfahrzeug¹⁶⁰⁸

Die Fahrzeuge der Magnetbahn waren als relativ kleine Einheiten geplant und sollten 24 Sitz- und 46 Stehplätze bieten. Um eine praktikable Größe zu erreichen, sollten immer drei Fahrzeuge als Einheit fahren und so in etwa der Größe einer Straßenbahn entsprechen. Die Grundfläche eines dreiteiligen Fahrzeugs der Kleinprofil-U-Bahn entsprach mit einer Breite von 2,40 m und einer Länge von rund 30 m einem Drei-Wagen-Zug der Magnetbahn und in etwa den Abmessungen einer Straßenbahn. Eine dreiteilige Einheit sollte wie eine Straßenbahn auf vier Drehgestellen, wovon die beiden mittleren Jakobsdrehgestelle waren, fahren und 72 Sitz- und 108 Stehplätze aufweisen.

¹⁶⁰⁸ Aus Stadtwerke Karlsruhe – Verkehrsbetriebe (Auftraggeber): Hamburg-Consult, Gesellschaft für Verkehrsberatung und Verfahrenstechniken; STUVA, Studiengesellschaft für unterirdische Verkehrsanlagen e. V.; Technische Universität Berlin, Fachgebiet Spurgebundene Fahrzeuge (Hrsg.): Ludwig, D.; Gafron, R.; Klawa, N.; Bugarcic, H u. a. (Bearbeiter): Durchführbarkeitsstudie Kleinprofil-U-Bahnen Karlsruhe. Bewertung der Einsatzchancen von K-Bahn und M-Bahn im Vergleich zur Stadtbahn. Hamburg 1983. S. 19.



Abbildung 59: Modell eines Magnetbahnfahrzeugs im Maßstab 1:1¹⁶⁰⁹

Der Gemeinderat der Stadt Karlsruhe entschied sich letztendlich sowohl gegen die Kleinprofil-U-Bahn als auch gegen die Magnetbahn. Diese Entscheidung hatte zwei Ursachen: zum einen die lange Bauzeit und zum anderen die in beiden Fällen hohen Investitionskosten von deutlich über 1 Mrd. DM.¹⁶¹⁰

4.19 1983/1984 –Die „Zweissystem-Untersuchung“

Eine für den Nahverkehrsraum Karlsruhe gebildete Nahverkehrskommission beschrieb 1983 einige Ziele, durch deren Umsetzung die Qualität des Nahverkehrs in der Region Karlsruhe verbessert werden könnte. Darunter war auch die Empfehlung, die Pläne umzusetzen, die die Fortführung der Hardtbahn und der Rheinbahn über die Stadtgrenzen hinaus vorsahen.¹⁶¹¹ Daraufhin gaben die VBK im Frühjahr 1983¹⁶¹² eine Studie in Auftrag, in der von der AVG, der Studiengesellschaft Nahverkehr Hamburg und der Universität Karlsruhe die

¹⁶⁰⁹ Archiv VBK.

¹⁶¹⁰ Vgl. Stadt Karlsruhe, Stadtplanungsamt: Aspekte der Stadtplanung. Bisherige Untersuchungen zum öffentlichen Personennahverkehr in Karlsruhe. Nr. 21. Karlsruhe 1999. S. 3.

¹⁶¹¹ Vgl. Stadt Karlsruhe: Niederschrift der 6. Plenarsitzung des Gemeinderats [der Stadt Karlsruhe] am Dienstag, den 06. März 1985, 15.30 Uhr im Bürgermeistersaal des Rathauses unter dem Vorsitz des Ersten Bürgermeisters Dr. Seiler. Punkt 7 der Tagesordnung: Durchführbarkeitsuntersuchung zur Verknüpfung des Schienenpersonennahverkehrs eines Straßenbahnbetriebs und der Deutschen Bundesbahn am Beispiel des Raumes Karlsruhe. S. 1. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/60.3 Gemeinschaftsbetrieb Stadtbahn mit der DB. – Allgemeines – Heft 1.

¹⁶¹² Vgl. ebd. S. 1.

Möglichkeiten eines Gemeinschaftsbetriebes VBK/DB mit Stadtbahnwagen auf der Infrastruktur der DB untersucht werden sollten.¹⁶¹³

Das Ergebnis dieser 1984 abgeschlossenen, überwiegend vom Bundesministerium für Forschung und Technologie (BMFT) finanzierten Studie fiel positiv aus, und deswegen wurde in der Folgezeit ein Zweisystem-Stadtbahnwagen für den Betrieb auf den DB-Strecken nach Bretten, Pfinztal¹⁶¹⁴ und Wörth entwickelt (siehe Kapitel 5.2.2).¹⁶¹⁵

4.20 1983 bis 1994 – Anschluss in drei Schritten: Die Straßenbahn nach Oberreut

Zwischen der Erarbeitung all der nicht umgesetzten Tunnelpläne und der Stadtbahnstrecken, die nicht nur Karlsruher Stadtteile, sondern im weiteren Verlauf auch die Region erschließen sollten, wurden auch noch einige Streckenabschnitte gebaut, die ausschließlich der Anbindung Karlsruher Stadtteile dienten.

Den Anfang, und somit den ersten Neubau einer reinen Straßenbahnstrecke ohne Verlängerungsoption in die Region seit der Wiedereröffnung der renovierten Strecke nach Rintheim im Jahr 1970, stellte der 1983 in Betrieb genommene, etwa 800 m lange Streckenabschnitt vom Weinbrennerplatz bis zur Europahalle dar. Dort endete die Bahn zunächst einmal mit einer Wendeschleife¹⁶¹⁶ und sollte einen Teil des Verkehrs bei Großveranstaltungen in der damals noch neuen Großsporthalle, dem Besucher- und Berufsverkehr zu den dort angesiedelten Firmen und Krankenhäusern sowie zu den in der Gegend angesiedelten Berufs- und Fachschulen übernehmen.¹⁶¹⁷

¹⁶¹³ Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (AVG); SNV Studiengesellschaft Nahverkehr (Hrsg.): Drechsler, Georg; Rieke, Horst u. a.: Durchführbarkeitsuntersuchung zur Verknüpfung des Schienenpersonenverkehrs eines Straßenbahnbetriebs und der Deutschen Bundesbahn am Beispiel des Raumes Karlsruhe. Karlsruhe 1984.

Diese Studie wird, da sie ein wesentlicher Bestandteil für die Entstehung des Karlsruher Modells ist, im dritten Teil der Arbeit ausführlich behandelt (siehe Kapitel 5.2.2).

¹⁶¹⁴ Während der Gebietsreform hatten sich die früheren Gemeinden Berghausen, Söllingen, Kleinsteinbach und Wöschbach 1974 zur Gemeinde Pfinztal zusammengeschlossen.

Vgl. <http://ka.stadtwiki.net/index.php?title=Pfinztal&oldid=429235>. Version vom 27. Januar 2012.

¹⁶¹⁵ Vgl. Stadt Karlsruhe, Stadtplanungsamt: Aspekte der Stadtplanung. Bisherige Untersuchungen zum öffentlichen Personennahverkehr in Karlsruhe. Nr. 21. Karlsruhe 1999. S. 3.

¹⁶¹⁶ Vgl. Stadtarchiv Karlsruhe, Verkehrsbetriebe Karlsruhe (Hrsg.); Koch, Manfred (Hrsg.): Mit Beiträgen von: Bindewald, Klaus; Ludwig, Dieter; Stammler, Horst u. a.: Unter Strom. Geschichte des öffentlichen Nahverkehrs in Karlsruhe. Veröffentlichungen des Karlsruher Stadtarchivs, Bd. 20. Karlsruhe 2000. S. 246.

¹⁶¹⁷ Vgl. Verkehrsbetriebe Karlsruhe: Aktenvermerk: Anschluss der neuen Wohngebietes Beiertheimer Feld und Oberreut an das Netz der Straßenbahn. Karlsruhe, 24. Juli 1972. VBK-Büro Lorenz. Ordner Stadtbahn. Gutachten 1975.

Diese Strecke war zugleich auch der erste Abschnitt des lange geplanten Anschlusses des Stadtteils Oberreut an das Straßenbahnnetz.

Der Stadtteil Oberreut ist eines der in der Ära Klotz projektierten und angelegten neuen Siedlungsgebiete und war ab 1964 gebaut worden.¹⁶¹⁸ Schon bei der Planung für den Siedlungsbau wurde die Straßenbahnanbindung geplant, war allerdings unter anderem von der WIBERA aus wirtschaftlichen Gründen abgelehnt worden (siehe Kapitel 4.6).¹⁶¹⁹

1986 wurde der zweite Teil bis zur Wilhelm-Leuschner-Straße eröffnet. Die 2,3 km lange Strecke überquert mittels einer Brücke von 500 m Spannweite, deren nördliche Rampe an der Europahalle beginnt, zunächst die Günther-Klotz-Anlage und anschließend die Südtangente und Eisenbahnanlagen und Teile eines Industriegebiets. Die südliche Rampe des Bauwerks weist mit 60 ‰ das größte Gefälle im Streckennetz der VBK auf und endet an der Haltestelle Hardeckstraße bei der Pulverhausstraße.¹⁶²⁰ Als „Kunst am Bau“ wurden auf der Brücke zwei Skulpturen des bekannten Künstlers Markus Lüpertz aufgestellt.

¹⁶¹⁸ Vgl. Stadt Karlsruhe-Stadtarchiv (Hrsg.): Asche, Susanne; Bräunche, Ernst Otto; Koch, Manfred; Schmitt, Heinz; Wagner, Christina: Karlsruhe. Die Stadtgeschichte. Karlsruhe 1998. S. 580.

¹⁶¹⁹ Vgl. WIBERA Wirtschaftsberatung Aktiengesellschaft (Hrsg.): Fuchs, Hans-Peter; Lichtenberg, Heinrich; Schellenberg, Christian; Schlotmann, Joachim: Gutachten über die zukünftige Gestaltung des öffentlichen Nahverkehrs in der Stadt Karlsruhe. Düsseldorf 1966. Hauptband. S. 34 ff.

¹⁶²⁰ Vgl. Stadtarchiv Karlsruhe, Verkehrsbetriebe Karlsruhe (Hrsg.); Koch, Manfred (Hrsg.): Mit Beiträgen von: Bindewald, Klaus; Ludwig, Dieter; Stammler, Horst u. a.: Unter Strom. Geschichte des öffentlichen Nahverkehrs in Karlsruhe. Veröffentlichungen des Karlsruher Stadtarchivs, Bd. 20. Karlsruhe 2000. S. 246.



Abbildung 60: Niederflurwagen der Linie 1 auf der Brücke über Günther-Klotz-Anlage und Südtangente¹⁶²¹

Mit der Eröffnung des letzten, 400 m langen Streckenabschnitts von der Wilhelm-Leuschner-Straße bis zum Badeniaplatz wurde die Strecke nach Oberreut am 8. April 1994 vervollständigt und das sogenannte Baugebiet Oberreut Feldlage III erschlossen. Im Rahmen des Baus wurde unter anderem die alte Wendeschleife abgebaut und die Haltestelle Wilhelm-Leuschner-Straße um 150 m nach Osten verlegt.¹⁶²² Seit Beginn der ersten Planungen bis zur Fertigstellung der Strecke waren somit über 30 Jahre vergangen.

¹⁶²¹ Foto: Nowak-Hertweck, Georg; VBK-Archiv

¹⁶²² Vgl. VBK – Verkehrsbetriebe Karlsruhe; Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (Hrsg.): Stammler, Horst; Zimmermann, Werner: report '94. Karlsruhe 1995. S. 9 f.



Abbildung 61: Eröffnung der Straßenbahnstrecke nach Oberreut¹⁶²³

Ursprünglich, d. h. 1972, war geplant, in einem auf den Bau des ersten Streckenabschnitts Weinbrennerplatz – Europahalle folgenden zweiten Bauabschnitt eine Verbindungsstrecke von der Europahalle über die Verlängerung der Ebertstraße (der heutigen Hermann-Veit-Straße) durch die Ebertstraße an die Karlstraße anzubinden.¹⁶²⁴ Doch wurde, allerdings im Rahmen eines anderen Bauvorhabens, lediglich die Strecke zwischen den Kreuzungen Karlstraße / Ebertstraße und Ebertstraße / Brauerstraße realisiert (siehe Kapitel 4.21.2), der unmittelbare Anschluss der Europahalle an den Hauptbahnhof fehlt bis heute.

4.21 1989 bis 2004 – Innerstädtische Straßenbahnstrecken werden eingeweiht

4.21.1 Straßenbahnverlängerung Siemensallee 1989

Die Verlängerung der Straßenbahnstrecke um einen Kilometer von der Endhaltestelle an der Neureuter Straße in der Nordweststadt wurde im Jahr 1989 in zwei Etappen aufgeteilt: Im Mai konnte der erste Abschnitt bis zu Haltestelle Siemensallee in Betrieb genommen werden,

¹⁶²³ VBK-Archiv.

¹⁶²⁴ Vgl. Verkehrsbetriebe Karlsruhe: Aktenvermerk: Anschluss der neuen Wohngebiet Beiertheimer Feld und Oberreut an das Netz der Straßenbahn. Karlsruhe, 24. Juli 1972. VBK-Büro Lorenz. Ordner Stadtbahn. Gutachten 1975.

im Dezember folgte die Eröffnung des zweiten Teils bis zu heutigen Endhaltestelle Lassallestraße,¹⁶²⁵ wobei die Bahnen das Ziel Siemensallee zeigen.

Mangels einer Wendemöglichkeit an der Haltestelle Siemensallee mussten die Bahnen sechs Monate lang noch in der Wendeschleife an der Neureuter Straße gewendet werden und fuhren mehrere hundert Meter rückwärts bis zum vorläufigen Endpunkt. Aber auch an der Lassallestraße wurde keine Wendeschleife, sondern nur ein Gleisdreieck zum Wenden gebaut,¹⁶²⁶ da geplant wurde (und bis heute geplant ist), die Strecke weiter nach Knielingen Nord zu verlängern.¹⁶²⁷ Aber wie es so oft ist: Provisorien erweisen sich als wesentlich beständiger und dauerhafter als geplant. Auch nach 22 Jahren ist die provisorische Wendeanlage immer noch in Betrieb und wird es wohl noch eine Zeitlang bleiben.

4.21.2 2000 – Eröffnung der „Kulturlinie“

Kurz nach dem „Millennium“, am 28. Januar 2000, wurde mit der Straßenbahnstrecke von der Kreuzung Karlstraße / Ebertstraße bis zur Kreuzung Brauerstraße / Gartenstraße durch die Ebertstraße und die Brauerstraße die sogenannte „Kulturlinie“, damals von der Linie 6 befahren, in Betrieb genommen.¹⁶²⁸

Den Namen „Kulturlinie“ erhielt sie, da sie in der Brauerstraße unter anderem das Zentrum für Kunst und Medientechnologie (ZKM) und das Multiplexkino „Filmpalast am ZKM“ passiert. Darüber hinaus werden auch Ziele wie die Bundesanwaltschaft und das Arbeitsamt besser erschlossen und direkt mit dem Hauptbahnhof verbunden.¹⁶²⁹

Auch diese Strecke erwies sich als erfolgreich, obwohl anfangs nur ein 20-Minuten-Takt angeboten wurde, konnten bereits nach vier Monaten 6.500 Fahrgäste pro Tag gezählt werden.¹⁶³⁰

¹⁶²⁵ Vgl. VBK – Verkehrsbetriebe Karlsruhe; Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (Hrsg.): Stammler, Horst: report '89. Karlsruhe 1990. S. 9.

¹⁶²⁶ Vgl. ebd. S. 9.

¹⁶²⁷ Vgl. VBK – Verkehrsbetriebe Karlsruhe GmbH (Hrsg.): Stabsstelle Öffentlichkeit/Marketing und Abteilung Betriebswirtschaft: 2008. Mobilität für mehr Lebensqualität. Geschäftsbericht 2008 der VBK – Verkehrsbetriebe Karlsruhe GmbH. Karlsruhe 2009. S. 31.

¹⁶²⁸ Vgl. VBK – Verkehrsbetriebe Karlsruhe GmbH (Hrsg.): Stabsstelle Öffentlichkeit/Marketing und Abteilung Betriebswirtschaft: Impuls. Geschäftsbericht 2000 der VBK – Verkehrsbetriebe Karlsruhe GmbH. Karlsruhe 2001. S. 4.

¹⁶²⁹ Vgl. VBK – Verkehrsbetriebe Karlsruhe GmbH (Hrsg.): Stabsstelle Öffentlichkeit/Marketing und Abteilung Betriebswirtschaft: Impuls. Geschäftsbericht 2000 der VBK – Verkehrsbetriebe Karlsruhe GmbH. Karlsruhe 2001. S. 18.

¹⁶³⁰ Vgl. ebd. S. 18.

4.21.3 2000 – Verlängerung der Linie 4 ins Europaviertel

Elf Monate nach der Inbetriebnahme der Kulturbahn wurde im Dezember 2000 ein weiterer innerstädtischer Straßenbahnstreckenabschnitt eröffnet. Die lange geplante Verlängerung war 1982 beim Zuschussgeber angemeldet worden¹⁶³¹ und vollendet die Straßenbahn in die Waldstadt. Dort endet sie mit einer Wendeschleife direkt vor der Europäischen Schule. Dadurch wurde nicht nur das Europaviertel und der nördliche Teil der Waldstadt an das Straßenbahnnetz angeschlossen, sondern die VBK konnten auch sechs Schulbusse durch drei Schulstraßenbahnen pro Tag ersetzen.¹⁶³²

Die Linie 4 wird seit der Inbetriebnahme des letzten Bauabschnitts in das Europaviertel durch die Schulstraßenbahnlinien 16, 17 und 18 ergänzt, mit denen die Kindergartenkinder und Schüler der Europäischen Schule aus dem Stadtgebiet Karlsruhes zur Schule fahren und nach Schul- bzw. Kindergartenschluss auch wieder zurückgebracht werden.¹⁶³³

Die 1,5 zusätzlichen Streckenkilometer kosteten rund 17 Mio. Euro,¹⁶³⁴ das entspricht etwa 11,3 Mio. Euro pro Kilometer.

4.21.4 2004 – Durlacher Allee – Durlach-Aue - Wolfartsweier

Am 12. Juni 2004 wurde nach einer Planungs- und Bauzeit von insgesamt 18 Jahren¹⁶³⁵ die Straßenbahnstrecke nach Wolfartsweier in Betrieb genommen.

Mit dieser neue Strecke, die am Ortseingang von Durlach an der Haltestelle Auer Straße in unmittelbarer Nähe des DB-Bahnhofs Durlach auf der Kreuzung der Durlacher Allee mit der Pforzheimer Straße, der Pfinztalstraße und der Ernst-Friedrich-Straße beginnt, dem sogenannten „Durlacher Stachus“¹⁶³⁶, erschließen die VBK vor allem den Durlacher Ortsteil Aue. Zur Vermeidung von Parallelverkehren wurde an der Haltestelle „Zündhüte“ eine neue Endhaltestelle für die Buslinien, die aus den Karlsruher Bergdörfern bis zu diesem Zeitpunkt ins Zentrum von Durlach führen, eingerichtet. Auch an dieser Umstiegshaltestelle – wie an

¹⁶³¹ Vgl. VBK – Verkehrsbetriebe Karlsruhe: ÖPNV-Entwicklungskonzept. Planungen für das Streckennetz in Karlsruhe. Karlsruhe 1997. S. 13.

¹⁶³² Vgl. VBK – Verkehrsbetriebe Karlsruhe GmbH (Hrsg.): Stabsstelle Öffentlichkeit/Marketing und Abteilung Betriebswirtschaft: Impuls. Geschäftsbericht 2000 der VBK – Verkehrsbetriebe Karlsruhe GmbH. Karlsruhe 2001. S. 19.

¹⁶³³ Vgl. ebd. S. 23.

¹⁶³⁴ Vgl. ebd. S. 19.

¹⁶³⁵ Vgl. VBK – Verkehrsbetriebe Karlsruhe GmbH (Hrsg.): Stabsstelle Öffentlichkeit/Marketing und Abteilung Betriebswirtschaft: Geschäftsbericht 2004. Mobilität verbindet. Karlsruhe 2005. S. 6.

¹⁶³⁶ Vgl. ebd. S. 6.

zahlreichen ähnlich konzipierten im Netz von VBK und AVG – können die Fahrgäste seitdem an einem Bahnsteig die Verkehrsmittel wechseln.

Die Straßenbahnen fahren anschließend noch eine Station bis zum Endpunkt der Strecke weiter, die am nördlichen Ortsausgang von Wolfartsweier mit einer Wendeschleife endet.

Die Kosten dieser lange Zeit umstrittenen¹⁶³⁷ und „intensiv“¹⁶³⁸ diskutierten Strecke beliefen sich auf rund 27 Mio. Euro,¹⁶³⁹ d. h., bei einer Gesamtlänge von 3,2 km kostete ein Streckenkilometer der Neubaustrecke ca. 8,4 Mio. Euro.¹⁶⁴⁰

Auf Wunsch der Durlacher Geschäftsleute¹⁶⁴¹ wurde auch eine Linie eingeführt, die ursprünglich von den Grünen in ihrem 1998 veröffentlichten Bus-Konzept für Durlach erdacht worden war: die Straßenbahnlinie 8.¹⁶⁴² Diese Tangentiallinie verkehrt auf der Straßenbahnstrecke zwischen der Haltestelle Auer Straße nach Wolfartsweier zusätzlich zur Linie 2. Während die Linie 2 Aue und Wolfartsweier umsteigefrei mit der Karlsruher Innenstadt, dem Hauptbahnhof und Daxlanden verbindet,¹⁶⁴³ fährt die Linie 8 (nur während der Geschäftsöffnungszeiten) direkt in die Durlacher Innenstadt.¹⁶⁴⁴

Die Linie 8 wurde hauptsächlich in der Hoffnung eingerichtet, einen möglichen Kaufkraftabfluss Richtung Karlsruhe zu verhindern oder zumindest zu begrenzen.¹⁶⁴⁵

4.22 1989 – U-Strab-Untersuchung der Stadt Karlsruhe

Kurz nach seinem Amtsantritt im Jahr 1986 griff der neue Karlsruher Oberbürgermeister Gerhard Seiler das Thema U-Strab wieder auf und beauftragte 1987 Tiefbauamt,

¹⁶³⁷ Vgl. ebd. S. 6.

¹⁶³⁸ Zitat ebd. S. 6.

¹⁶³⁹ Vgl. ebd. S. 6.

¹⁶⁴⁰ Vgl. ebd. S. 7.

¹⁶⁴¹ Interview Carsten Strähle am 24. Juni 2012.

¹⁶⁴² Vgl. Bündnis 90 – Die Grünen; Durlacher Grüne (Hrsg.): Stolz, Gerhard; Köster, Ralf; Maier, Dietmar: ÖPNV-Konzept für Durlach und Umgebung. Karlsruhe 1998. S. 8. In <http://www.gruene-karlsruhe.de/fileadmin/gruene-karlsruhe/ovs/Durlach/doc/DuRb0201.doc>. Zugriff 18.03.2012.

¹⁶⁴³ Vgl. VBK – Verkehrsbetriebe Karlsruhe GmbH (Hrsg.): Stabsstelle Öffentlichkeit/Marketing und Abteilung Betriebswirtschaft: Geschäftsbericht 2004. Mobilität verbindet. Karlsruhe 2005. S. 7.

¹⁶⁴⁴ Vgl. ebd. S. 7.

¹⁶⁴⁵ Interview Carsten Strähle am 24. Juni 2012.

Stadtplanungsamt, Verkehrsbetriebe und Finanzreferat mit der Überprüfung verschiedener Varianten einer Unterpflasterstraßenbahn,¹⁶⁴⁶ unter anderem auch der Y-Lösung.¹⁶⁴⁷

Die vier städtischen Dienststellen untersuchten daraufhin fünf Varianten auf ihre Umsetzbarkeit:¹⁶⁴⁸

1. Variante 1 – „U-Strab in der gesamten Innenstadt“:

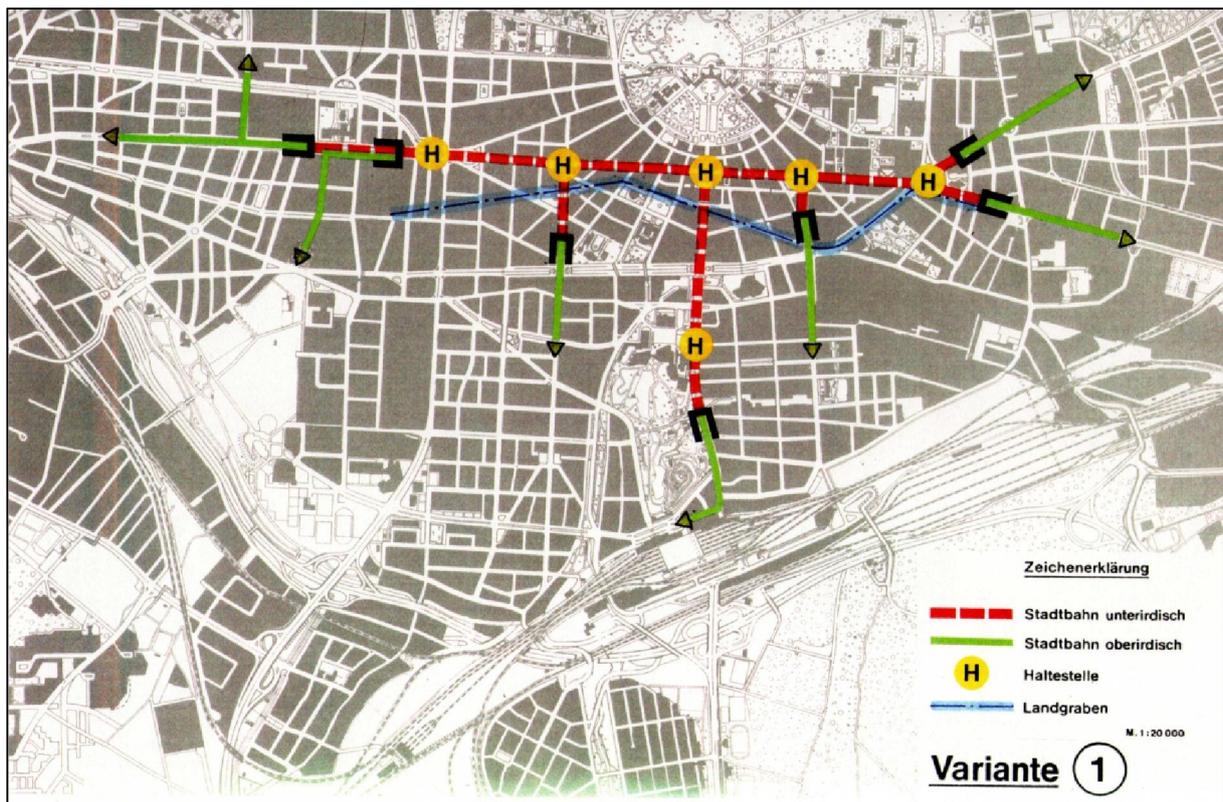


Abbildung 62: Plan U-Strab 1989. Variante 1¹⁶⁴⁹

Bei dieser Variante sollte unter der Kaiserstraße ein Stadtbahntunnel gebaut werden. Zur Kapazitätserweiterung und um somit eine nach den Planungen ausreichende Leistungsfähigkeit sicherzustellen, sollte die unterirdische Strecke zwischen Mühlburger Tor und Berliner Platz mit insgesamt vier Gleisen ausgestattet werden.

¹⁶⁴⁶ Vgl. Lauber, Stefan: Dokumentation unterschiedlicher Ziele der Stadtverkehrsplanung in Zeitverlauf am Beispiel des Stadtbahntunnels in Karlsruhe. Vertiefungsarbeit am Institut für Verkehrswesen, Universität Karlsruhe. Karlsruhe 1997. S. 33 ff.

¹⁶⁴⁷ Vgl. Stadt Karlsruhe, Mitteilungen Bürgermeisteramt; Dezernate II und IV: U-Strab in Karlsruhe. Studie über Möglichkeiten einer unterirdischen Straßenbahn in der Innenstadt. Nr. 25. Mai 1989. Karlsruhe 1989. Zum Beispiel Abbildung zur Y-Lösung: Abb. 16.

¹⁶⁴⁸ Vgl. ebd. S. 17.

¹⁶⁴⁹ Aus: Stadt Karlsruhe, Mitteilungen Bürgermeisteramt; Dezernate II und IV: U-Strab in Karlsruhe. Studie über Möglichkeiten einer unterirdischen Straßenbahn in der Innenstadt. Nr. 25. Mai 1989. Karlsruhe 1989. Abbildung 3.

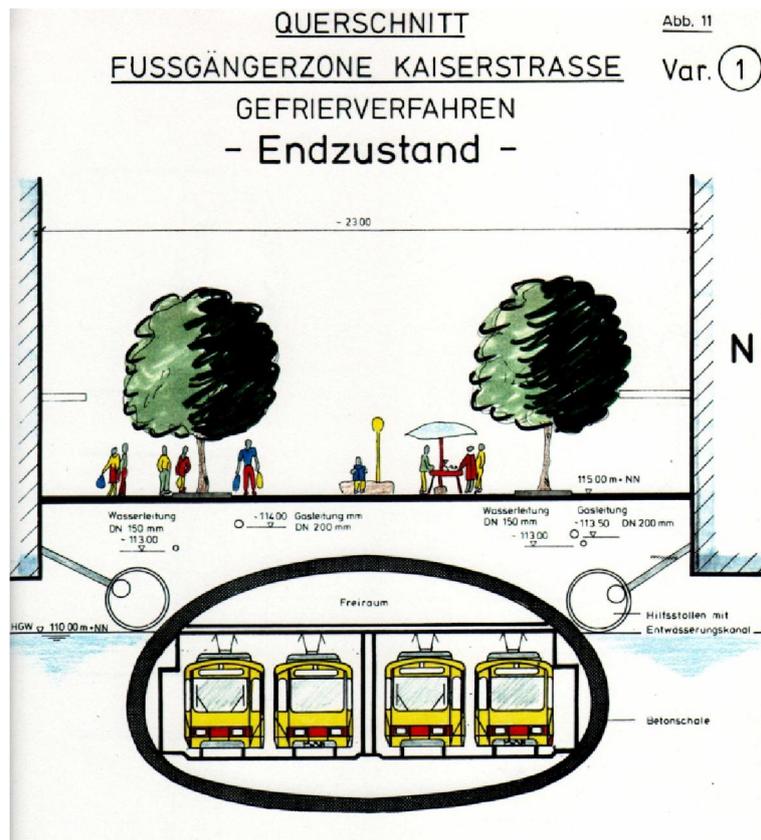


Abbildung 63: Entwurf der mit Gefrierverfahren zu erstellenden viergleisigen U-Strab¹⁶⁵⁰

Hierfür wurde sowohl die parallele Führung aller vier Gleise nebeneinander in einer Ebene oder in zwei Ebenen übereinander erwogen.¹⁶⁵¹

¹⁶⁵⁰ Aus Stadt Karlsruhe, Mitteilungen Bürgermeisteramt; Dezernate II und IV: U-Strab in Karlsruhe. Studie über Möglichkeiten einer unterirdischen Straßenbahn in der Innenstadt. Nr. 25. Mai 1989. Karlsruhe 1989. Abbildung 11.

¹⁶⁵¹ Vgl. ebd. S. 17.

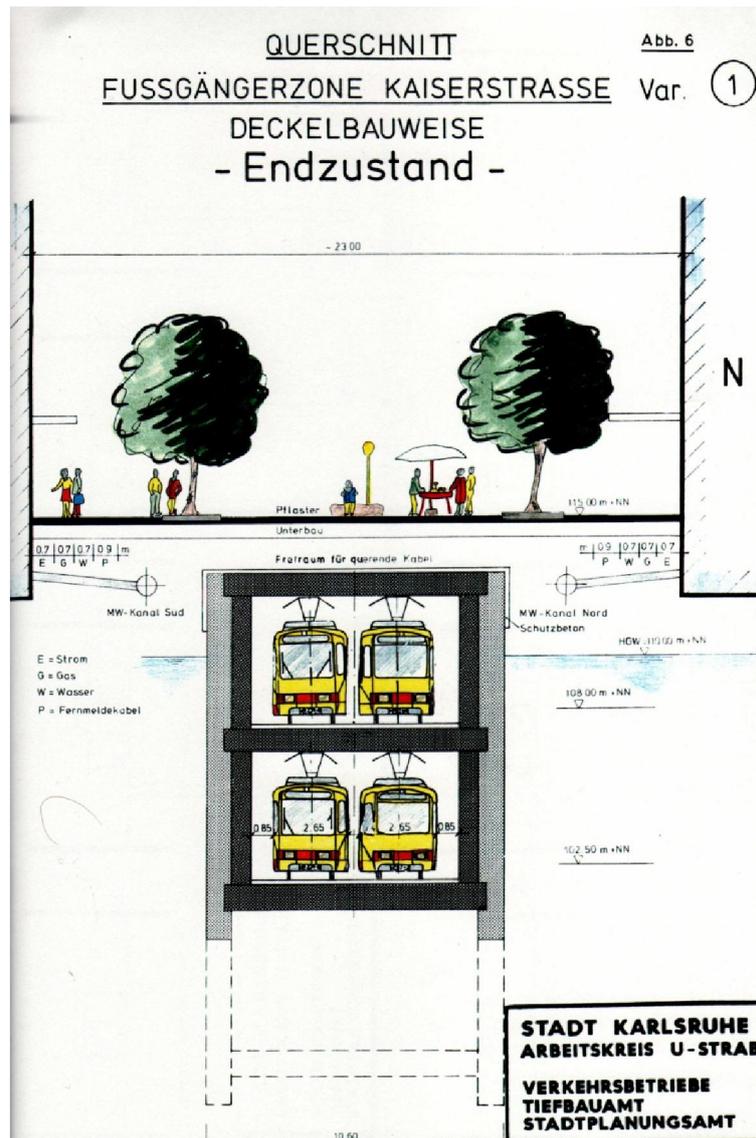


Abbildung 64: Entwurf der in Deckelbauweise zu erstellenden zweistöckigen U-Strab¹⁶⁵²

Als Bauverfahren war für den viergleisigen Tunnel das sogenannte Gefrierverfahren, für die beiden übereinanderliegenden zweigleisigen Tunnel die Deckelbauweise geplant.¹⁶⁵³

Die Kosten sollten im Falle des Baus nach der Deckelbauweise 630 Mio. DM, bei Verwendung des Gefrierverfahrens 580 Mio. DM betragen. Dazu wurde für den Betrieb der Tunnel mit Folgekosten in Höhe von 7,5 Mio. DM pro Jahr gerechnet.¹⁶⁵⁴

¹⁶⁵² Aus: Stadt Karlsruhe, Mitteilungen Bürgermeisteramt; Dezernate II und IV: U-Strab in Karlsruhe. Studie über Möglichkeiten einer unterirdischen Straßenbahn in der Innenstadt. Nr. 25. Mai 1989. Karlsruhe 1989. Abbildung 6.

¹⁶⁵³ Vgl. ebd. S. 20.

¹⁶⁵⁴ Vgl. ebd. S. 23 f.

Variante 2 – „Y mit Omnibusergänzung“¹⁶⁵⁵

Dieses war der altbekannte Plan eines Tunnels für die Regionallinien mit dem Knotenpunkt unter dem Rondellplatz, mit Rampen in der östlich des Durlacher Tors, westlich des Mühlburger Tors und südlich des Hauptbahnhofs bei der Dammerstock-Siedlung.¹⁶⁵⁶

Diese Lösung wurde von den beteiligten Dienststellen, trotz Einräumung gewisser Vorteile wegen der Nachteile der Umstellung zahlreicher Straßenbahnlinien auf Busse abgelehnt,¹⁶⁵⁷ was angesichts der Tatsache, wie oft eine Verkleinerung des Straßenbahnnetzes und Ersatz durch Busse in Karlsruhe schon abgelehnt worden war, keine wirkliche Überraschung darstellt.

Ein Argument Ludwigs gegen die Umstellung auf Busse war seine Erkenntnis, dass man mit dem Ersatz von Bahnen oder Zügen durch Busse den ÖPNV nicht stärken könne, erst recht nicht, da Dieter Ludwig bekanntermaßen nicht viel von Bussen hält. Denn eine seiner Thesen zum ÖPNV lautet: „Die Leute steigen vom Auto auf die Bahn um, aber nicht vom kleinen Auto auf ein großes Auto.“¹⁶⁵⁸

Mit geschätzten Investitionskosten in Höhe von 760 Mio. DM, sowie zusätzlichen höheren Betriebskosten von 15 Mio. DM pro Jahr wäre die Variante 2 darüber hinaus auch noch deutlich teurer als Variante 1 gewesen.¹⁶⁵⁹

2. Variante 3 – „Y mit Strab-Ergänzung“¹⁶⁶⁰

Der Tunnel der Variante 3, in dem die Regionallinien fahren sollten, entsprach dem der Variante 2, jedoch sollten in dieser Variante die Straßenbahngleise in der Kaiserstraße verbleiben und weiterhin von den innerstädtischen Straßenbahnlinien befahren werden.¹⁶⁶¹

¹⁶⁵⁵ Zitat ebd. S. 25.

¹⁶⁵⁶ Vgl. ebd. S. 25.

¹⁶⁵⁷ Vgl. ebd. S. 26 ff.

¹⁶⁵⁸ Interview Carsten Strähle am 24. Juni 2012.

¹⁶⁵⁹ Vgl. Stadt Karlsruhe, Mitteilungen Bürgermeisteramt; Dezernate II und IV: U-Strab in Karlsruhe. Studie über Möglichkeiten einer unterirdischen Straßenbahn in der Innenstadt. Nr. 25. Mai 1989. Karlsruhe 1989. S. 33 f.

¹⁶⁶⁰ Zitat ebd. S. 35.

¹⁶⁶¹ Vgl. ebd. S. 35.

Da die Straßenbahnlinien erhalten blieben, wurde die Variante von den Verfassern positiver beurteilt. Die Investitionskosten wurden mit 660 Mio. DM beziffert, die zusätzlichen jährlichen Folgekosten mit 6,5 Mio. DM.¹⁶⁶²

3. Variante 4 – „Y mit U-Strab-Ergänzung“¹⁶⁶³

Der Tunnel der Variante 4, in dem die Regionallinien fahren sollten, entsprach dem der Variante 2, ergänzt jedoch durch einen Straßenbahntunnel unter der Kaiserstraße, in dem in dieser Variante somit auch die innerstädtischen Straßenbahnlinien unterirdisch fahren sollten.¹⁶⁶⁴

Für die Rampen wurden sowohl Lagen innerhalb oder außerhalb der Stadttore in Erwägung gezogen.¹⁶⁶⁵

Die Investitionskosten wurden, abhängig von der Bauweise sowie der Lage der Rampen und der dadurch entstehenden Tunnellängen, mit 790 bis 1.330 Mio. DM beziffert, die zusätzlichen jährlichen Folgekosten mit 13,5 bis 19 Mio. DM.¹⁶⁶⁶

4. Variante 5 – „U-Strab im Fußgängerbereich“¹⁶⁶⁷

Diese Variante sah eine Verlegung des damaligen Innenstadtnetzes unter die Erde in einen zweigleisigen Stadtbahntunnel vor. Die Kaiserstraße sollte schienenfrei werden. Die Rampen sollten in der östlichen und der westlichen Kaiserstraße sowie beim Rondellplatz und in der Karlstraße nördlich der Kriegsstraße angelegt werden.¹⁶⁶⁸

Mit Investitionskosten von etwa 300 Mio. DM sowie zusätzlichen Betriebskosten von 8 Mio. DM pro Jahr stellte die Variante 5 die billigste Lösung da.¹⁶⁶⁹

Der Nachteil dieser Lösung bestand in der verminderten Leistungsfähigkeit des Tunnels gegenüber dem bestehenden oberirdischen Netz. Der Rückgang hätte etwa 30 % betragen. Hinzu wären die ungünstig gelegenen Rampen gekommen.¹⁶⁷⁰

¹⁶⁶² Vgl. ebd. S. 38 f.

¹⁶⁶³ Zitat ebd. S. 40.

¹⁶⁶⁴ Vgl. ebd. S. 40.

¹⁶⁶⁵ Vgl. ebd. S. 40.

¹⁶⁶⁶ Vgl. ebd. S. 43 f.

¹⁶⁶⁷ Zitat ebd. S. 45.

¹⁶⁶⁸ Vgl. ebd. S. 45.

¹⁶⁶⁹ Vgl. ebd. S. 48.

¹⁶⁷⁰ Vgl. ebd. S. 46.

Die Varianten 2 und 5 wurden von den Verfassern als „nicht empfehlenswert“ abgelehnt, die Variante 2 wegen der Umstellung von Straßenbahnlinien auf Busse, die Variante 5 wegen der um 30 % verminderten Kapazität des innerstädtischen Streckennetzes.¹⁶⁷¹

Die Varianten 3 und 1 wurden als denkbar eingestuft.¹⁶⁷²

Die Variante 4 („Y mit U-Strab-Ergänzung“) wurde für die Lage der Rampen innerhalb der Stadttore wegen der städtebaulich problematischen Lage abgelehnt, jedoch für den Fall des Baus der Rampen außerhalb der Stadttore als empfehlenswert bewertet.¹⁶⁷³

Alle untersuchten Varianten erwiesen sich somit entweder als nicht empfehlenswert, bestenfalls denkbar oder als sehr teuer.¹⁶⁷⁴

Angesichts der hohen Kosten von über 1,3 Mrd. DM und einer Bauzeit von 15 Jahren verwarfen die Bürgermeisterkonferenz und das Dezernat I nach Konsultationen mit den beteiligten Ämtern und Dienststellen diese Lösung. Stattdessen wurden die städtischen Dienststellen beauftragt, nach einer kostengünstigeren Lösung zu suchen.¹⁶⁷⁵

Die 1989 präsentierten Ergebnisse waren also eher ernüchternd, sodass Dieter Ludwig nicht mehr an die Umsetzung der Idee einer U-Strab glaubte: „Ich werde nicht erleben, daß unter der Kaiserstraße je ein Straßenbahn-Tunnel gebaut werden wird.“¹⁶⁷⁶

4.23 1991 – Strategien und Maßnahmen für einen stadtverträglichen Verkehr

1991 legte die Stadt Karlsruhe eine „Materialsammlung“¹⁶⁷⁷ als Diskussionsgrundlage vor, in der nach wie vor der „Bau einer Unterpflaster-Straßenbahn“¹⁶⁷⁸ aber auch der Bau einer

¹⁶⁷¹ Vgl. ebd. S. 49.

¹⁶⁷² Vgl. ebd. S. 50.

¹⁶⁷³ Vgl. ebd. S. 46.

¹⁶⁷⁴ Vgl. Lauber, Stefan: Dokumentation unterschiedlicher Ziele der Stadtverkehrsplanung in Zeitverlauf am Beispiel des Stadtbahntunnels in Karlsruhe. Vertiefearbeit am Institut für Verkehrswesen, Universität Karlsruhe. Karlsruhe 1997. S. 37 f.

¹⁶⁷⁵ Vgl. Stadt Karlsruhe, Mitteilungen Bürgermeisteramt: Straßenbahn in der Kaiserstraße. Entlastung durch eine zweite Ost-West-Achse. Nr. 46, Mai 1992. Karlsruhe 1992. S. 2.

¹⁶⁷⁶ Zitiert nach: Zitate prominenter Personen: Dr. h.c. Dieter Ludwig, Karlsruhe ca. 1989. Unter <http://www.stopp-t-den-stadtbahntunnel.de/zitate.html>. Zugriff 10. April 2012.

¹⁶⁷⁷ Zitat Stadt Karlsruhe, Mitteilungen Bürgermeisteramt, Dezernat I: Verkehr in der Stadt. Materialsammlung zu Strategien und Maßnahmen für einen stadtverträglichen Verkehr. Nr. 35, Karlsruhe 1991.

¹⁶⁷⁸ Zitat ebd. S. 89.

zweiten oberirdischen Ost-West-Achse der Stadtbahn/Straßenbahn vorgesehen war,¹⁶⁷⁹ die vom Weinbrennerplatz durch die Kriegsstraße über den Mendelssohnplatz durch die damalige Kriegsstraße Ost, die heutige Ludwig-Erhard-Allee, und weiter durch die Schlachthausstraße geführt und an der Kreuzung Tullastraße / Durlacher Allee auf Letztere einbiegen sollte.¹⁶⁸⁰ Da ab dem Weinbrennerplatz Richtung Westen bis zum Kühlen Krug und weiter entlang der Südtangente bereits eine Straßenbahnstrecke liegt, wäre diese Strecke infolgedessen ein komplette zweite Strecke von der Tullastraße bis zum Entenfang gewesen.

Die Kosten für die Realisierung der Unterpflaster-Straßenbahn wurden mit einem Betrag zwischen 200 Mio. DM und 1.300 Mio. DM angegeben¹⁶⁸¹ – eine erstaunlich große Spannbreite, die nur dadurch zu erklären ist, dass auch die 1989 verworfene billigste Variante mit erheblicher Kapazitätsreduzierung in diese Betrachtung wieder mit einbezogen wurde.¹⁶⁸²

Die Kosten für die zweite oberirdische Ost-West-Verbindung schätzte man auf 150 Mio. DM.¹⁶⁸³

In beiden Fällen, der oberirdischen wie der unterirdischen Verbindung, ging man für den Fall der Realisierung von einer Förderung nach dem GVFG von 85 % aus.¹⁶⁸⁴ Eines geht aus der „Materialsammlung“ jedoch nicht eindeutig hervor: ob die Straßenbahnstrecke durch die Kriegsstraße nun als Alternative oder als Ergänzung zur U-Strab geplant war.¹⁶⁸⁵ In der Denkschrift wird beides als möglich dargestellt.¹⁶⁸⁶

4.24 1992 – Eine weitere U-Strab-Untersuchung der Stadt Karlsruhe

Als Reaktion auf die enttäuschenden Ergebnisse der U-Strab-Untersuchung von 1989 erteilte Oberbürgermeister Seiler anschließend den nächsten Untersuchungsauftrag: Diesmal sollten Tiefbauamt, Verkehrsbetriebe und Finanzreferat die Möglichkeiten zur Entlastung der

¹⁶⁷⁹ Vgl. ebd. S. 89.

¹⁶⁸⁰ Vgl. ebd. Anhang m 37.

¹⁶⁸¹ Vgl. ebd. Anhang m 38.

¹⁶⁸² Vgl. Stadt Karlsruhe, Mitteilungen Bürgermeisteramt; Dezernate II und IV: U-Strab in Karlsruhe. Studie über Möglichkeiten einer unterirdischen Straßenbahn in der Innenstadt. Nr. 25. Mai 1989. Karlsruhe 1989. S. 48.

¹⁶⁸³ Vgl. Stadt Karlsruhe, Mitteilungen Bürgermeisteramt, Dezernat I: Verkehr in der Stadt. Materialsammlung zu Strategien und Maßnahmen für einen stadtverträglichen Verkehr. Nr. 35, Karlsruhe 1991. Anhang m 37.

¹⁶⁸⁴ Vgl. ebd. Anhang m 37 und m 38.

¹⁶⁸⁵ Vgl. ebd. S. 89 f.

¹⁶⁸⁶ Vgl. ebd. S. 90.

Kaiserstraße prüfen, die in einem überschaubaren Zeitrahmen und mit vertretbaren Kosten realisierbar wären.¹⁶⁸⁷

Daher wurden zwei grundsätzliche Ideen untersucht: Eine oberirdische Straßenbahnstrecke durch die Kriegsstraße und eine zusätzliche unterirdische Ost-West-Achse zwischen Mühlburger und Durlacher Tor,¹⁶⁸⁸ d. h., aus Kostengründen sollte von vornherein auf die vollständige Befreiung der Kaiserstraße vom Straßenbahnverkehr verzichtet werden. Außerdem sollten auch mögliche Verlagerungen der Fahrgastströme und daraus resultierende Folgen geprüft werden, „um den Entlastungseffekt für die Kaiserstraße ermitteln zu können.“¹⁶⁸⁹

4.24.1 Kriegsstraßenvarianten

Für beide Grundmodelle wurden jeweils mehrere Untervarianten überprüft.¹⁶⁹⁰ Für die Kriegsstraße waren es insgesamt sechs Modelle:

- „K1 Aufgeständerte Straßenbahn in Mittellage
- K2 Aufgeständerte Straßenbahn mit teilweiser Richtungstrennung
- K3 Straßenbahn in Seitenlage
- K4 Straßenbahn in Mittellage über Straßentunnel
- K5 Straßenbahn in Mittellage mit Beseitigung der Unterführungen
- K6 Straßenbahn in Hochlage“¹⁶⁹¹

¹⁶⁸⁷ Vgl. Stadt Karlsruhe, Mitteilungen Bürgermeisteramt: Straßenbahn in der Kaiserstraße. Entlastung durch eine zweite Ost-West-Achse. Nr. 46, Mai 1992. Karlsruhe 1992. S. 2.

¹⁶⁸⁸ Vgl. ebd. S. 2.

¹⁶⁸⁹ Zitat ebd. Karlsruhe 1992. S. 3.

¹⁶⁹⁰ Vgl. ebd. Karlsruhe 1992. S. 3.

¹⁶⁹¹ Zitat ebd. S. 3.

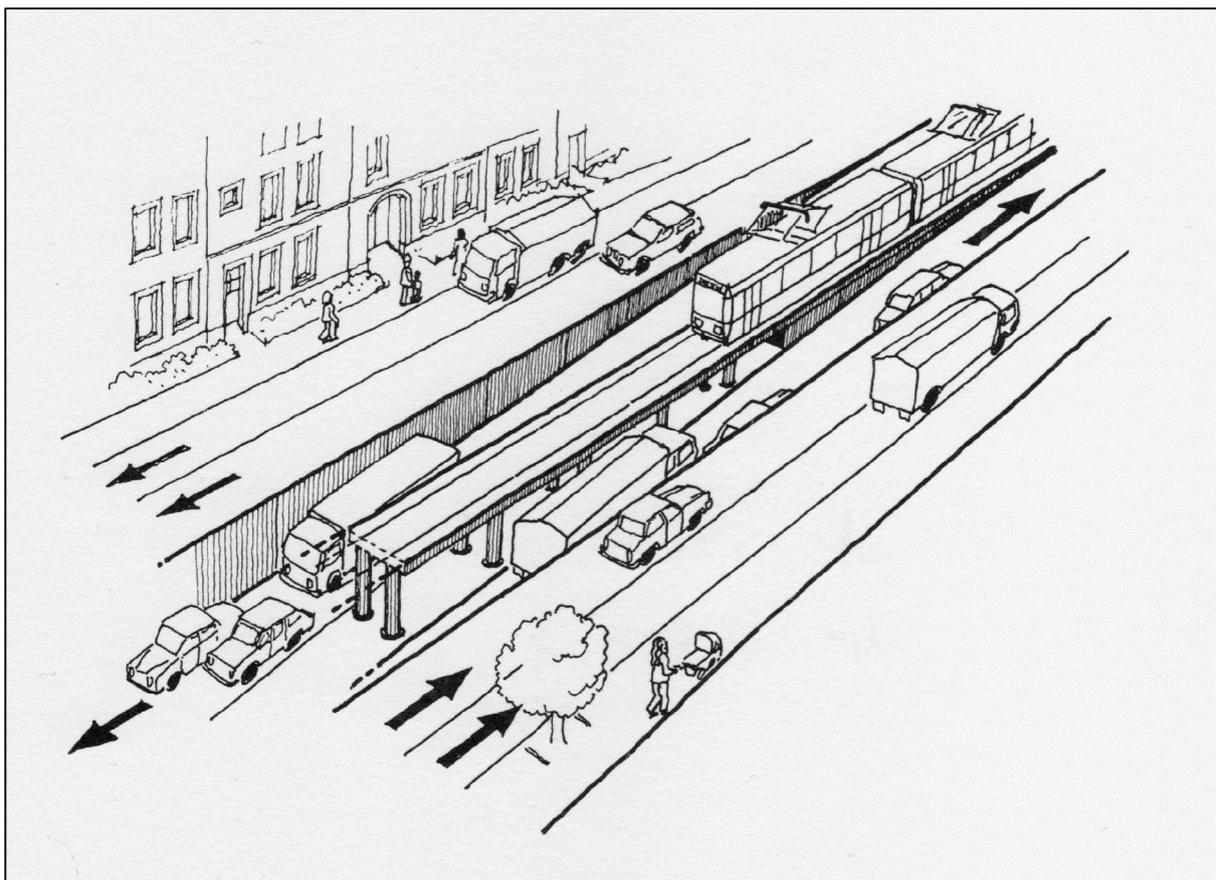


Abbildung 65: Straßenbahn in der Kriegsstraße, Variante K1¹⁶⁹²

Alle Varianten wiesen die Gemeinsamkeit auf, dass sie im Osten auf dem Mendelssohnplatz an die bestehende Umleitungsstrecke durch die Kapellenstraße angeschlossen werden sollten, wobei ein weiterer Anschluss an eine neu zu bauende Strecke in der östlichen Kriegsstraße – der heutigen Ludwig-Erhard-Allee – ebenfalls über den Mendelssohnplatz, auch in Erwägung gezogen wurde.¹⁶⁹³

¹⁶⁹² Aus: Vgl. Stadt Karlsruhe, Mitteilungen Bürgermeisteramt: Straßenbahn in der Kaiserstraße. Entlastung durch eine zweite Ost-West-Achse. Nr. 46, Mai 1992. Karlsruhe 1992. S. 34.

¹⁶⁹³ Vgl. Stadt Karlsruhe, Mitteilungen Bürgermeisteramt: Straßenbahn in der Kaiserstraße. Entlastung durch eine zweite Ost-West-Achse. Nr. 46, Mai 1992. Karlsruhe 1992. S. 30.

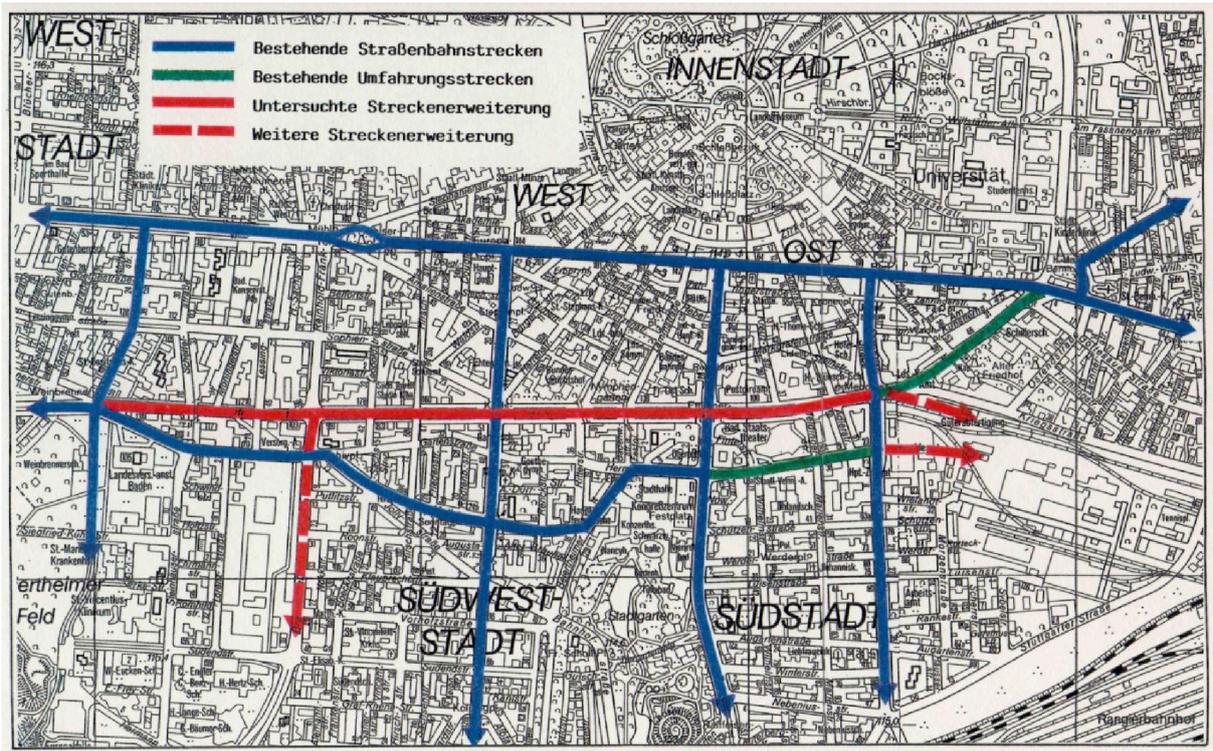


Abbildung 66: Plan der ebenerdigen Straßenbahnstrecken in der Innenstadt¹⁶⁹⁴

Im Westen sollte die Straßenbahnstrecke durch die Kriegsstraße über das Karlstor hinaus bis zur Kreuzung Reinhold-Frank-Straße / Kriegsstraße geführt werden.¹⁶⁹⁵

Ab dieser Kreuzung wurde erwogen, die Trasse entweder weiter in der Kriegsstraße bis zum Weinbrennerplatz zu bauen oder sie über die Brauerstraße in die Gartenstraße und dann zum Weinbrennerplatz zu führen.¹⁶⁹⁶

¹⁶⁹⁴ Aus: Stadt Karlsruhe, Mitteilungen Bürgermeisterrat: Straßenbahn in der Kaiserstraße. Entlastung durch eine zweite Ost-West-Achse. Nr. 46, Mai 1992. Karlsruhe 1992. S. 30.

¹⁶⁹⁵ Vgl. Stadt Karlsruhe, Mitteilungen Bürgermeisterrat: Straßenbahn in der Kaiserstraße. Entlastung durch eine zweite Ost-West-Achse. Nr. 46, Mai 1992. Karlsruhe 1992. S. 30.

¹⁶⁹⁶ Vgl. ebd. S. 32.

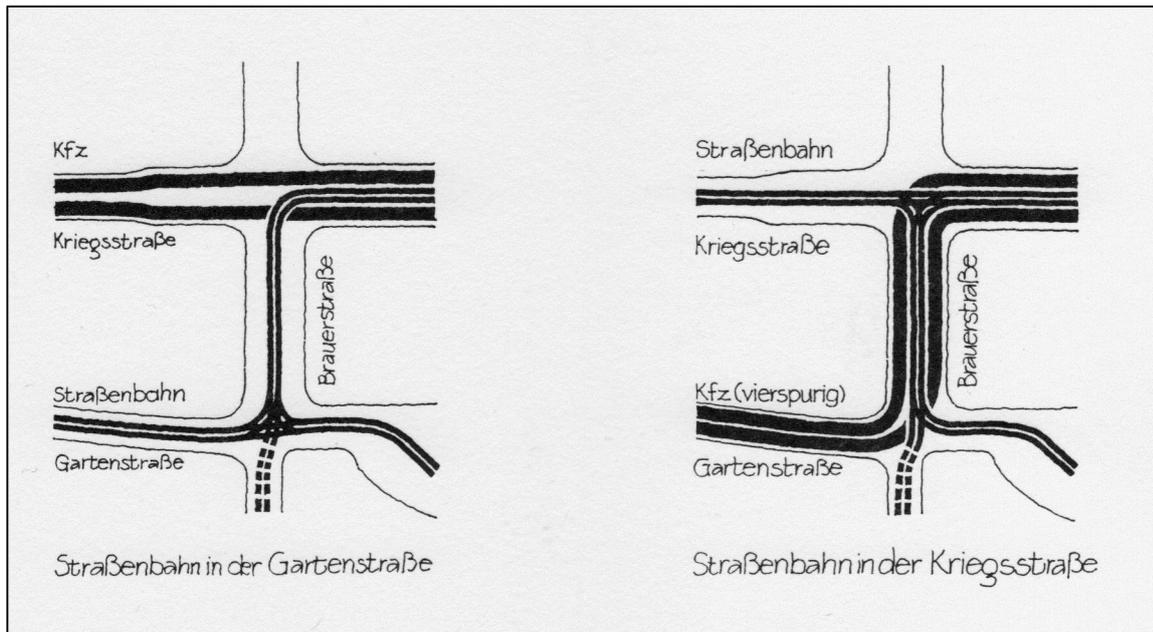


Abbildung 67: geplante Verkehrsführung Kreuzung Reinhold-Frank-Straße / Kriegsstraße bei Realisierung einer Straßenbahnstrecke in der Kriegsstraße¹⁶⁹⁷

Man kam jedoch zu dem Ergebnis, dass die Kriegsstraße westlich der Reinhold-Frank-Straße durch eine Straßenbahnstrecke zu schmal für die notwendigen Fahrbahnen für den Kfz-Verkehr wäre. Da alle rein oberirdischen Lösungen darüber hinaus die Leistungsfähigkeit der Kreuzung Reinhold-Frank-Straße/Kriegsstraße um zwischen 34 % und über 50 % vermindert hätten, kam nach Ansicht der Gutachter nur die Lösung mit einem Autotunnel unter der Straßenbahnstrecke infrage (Variante K4).¹⁶⁹⁸

¹⁶⁹⁷ Aus Stadt Karlsruhe, Mitteilungen Bürgermeisteramt: Straßenbahn in der Kaiserstraße. Entlastung durch eine zweite Ost-West-Achse. Nr. 46, Mai 1992. Karlsruhe 1992. S. 32.

¹⁶⁹⁸ Vgl. Stadt Karlsruhe, Mitteilungen Bürgermeisteramt: Straßenbahn in der Kaiserstraße. Entlastung durch eine zweite Ost-West-Achse. Nr. 46, Mai 1992. Karlsruhe 1992. S. 33.

Diese Variante entspricht der Lösung, die im Rahmen der Kombilösung ab etwa 2016 in der Kriegsstraße umgesetzt werden soll, mit Ausnahme der Tatsache, dass damals die Straßenbahn in der Kriegsstraße bis zum Weinbrennerplatz und nicht nur bis zum Karlstor geführt werden sollte..

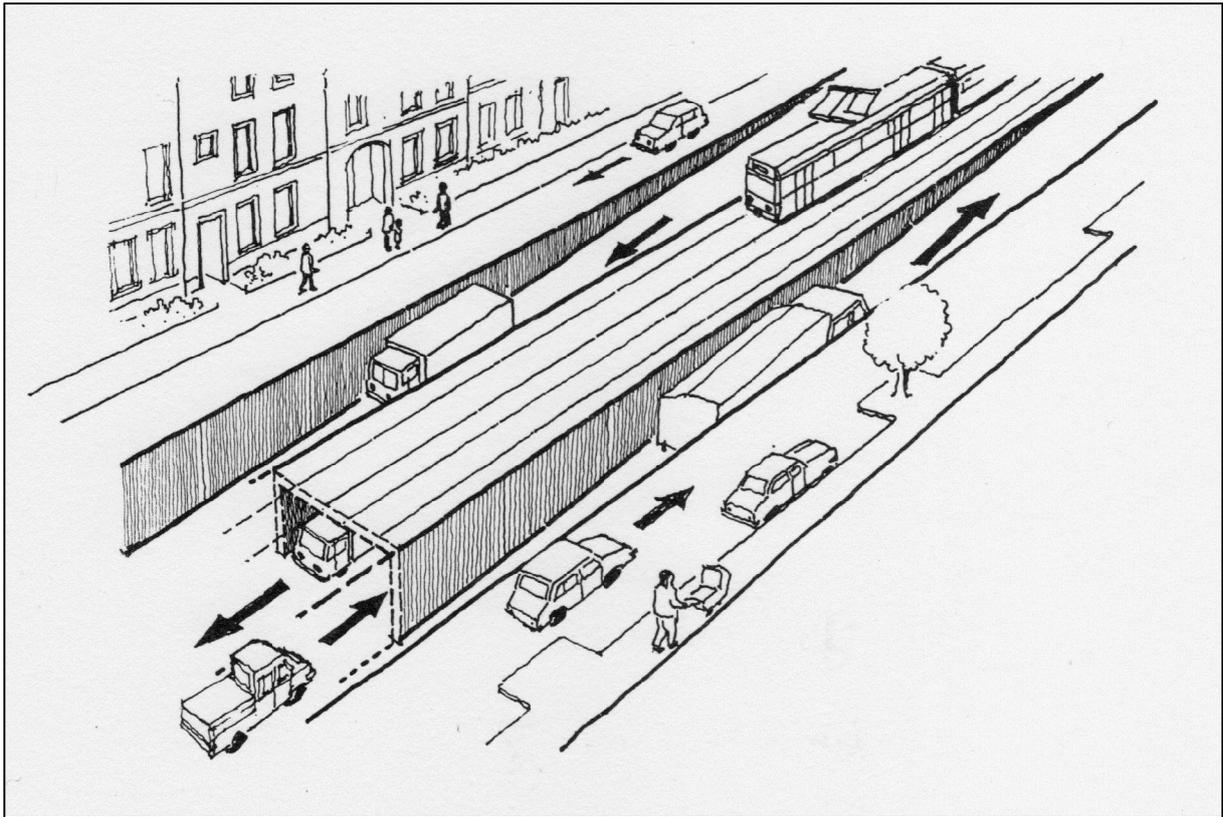


Abbildung 68: Straßenbahn in der Kriegsstraße, Variante K4¹⁶⁹⁹

Diese Variante war mit einem Investitionsbedarf von 410 Mio. DM und zusätzlichen Kosten für die Unterhaltung des Straßentunnels von etwa 1 Mio. DM pro Jahr aber auch die teuerste aller Kriegsstraßenvarianten; für die anderen wurde ein Investitionsbedarf zwischen 70 und 85 Mio. DM veranschlagt.¹⁷⁰⁰

4.24.2 U-Strab-Varianten

Für eine unterirdische Lösung wurde ein Straßenbahntunnel unter der Kaiserstraße mit der Option eines Abzweigs am Marktplatz Richtung Süden in drei Varianten untersucht: Mit einem zweigleisigen Tunnel (U1), mit zwei eingleisigen Tunnelröhren (U2),¹⁷⁰¹ beide mit Schildvortrieb zu bauen,¹⁷⁰² und eine dritte mit einem zweigleisigen, in Deckelbauweise gebauten Tunnel.¹⁷⁰³

¹⁶⁹⁹ Aus: Vgl. Stadt Karlsruhe, Mitteilungen Bürgermeisteramt: Straßenbahn in der Kaiserstraße. Entlastung durch eine zweite Ost-West-Achse. Nr. 46, Mai 1992. Karlsruhe 1992. S. 39.

¹⁷⁰⁰ Vgl. Stadt Karlsruhe, Mitteilungen Bürgermeisteramt: Straßenbahn in der Kaiserstraße. Entlastung durch eine zweite Ost-West-Achse. Nr. 46, Mai 1992. Karlsruhe 1992. S. 66, Tabelle 7.1.

¹⁷⁰¹ Vgl. ebd. S. 3.

¹⁷⁰² Vgl. ebd. S. 45.

¹⁷⁰³ Vgl. ebd. S. 3.

Zusätzlich wurde eine Paralleltrasse unter der Zähringerstraße (U4) untersucht.¹⁷⁰⁴ Hier handelte es sich erneut um eine (abgewandelte) Y-Lösung (U5), die diesmal jedoch kein „richtiges ‚Y‘“ war, sondern durchgehend unter Straßen geführt werden sollte. Außerdem war kein Südabzweig vorgesehen.¹⁷⁰⁵

Diese alternative „Y-Route“ war Ludwig zu verdanken. Er war wegen der Kosten und aus bautechnischen Gründen gegen die Unterführung bzw. Unterbauung von bestehenden Gebäuden und vertrat stattdessen die Ansicht, dass man in Karlsruhe eine Tunnellösung nur unter Straßen realisieren könne.¹⁷⁰⁶

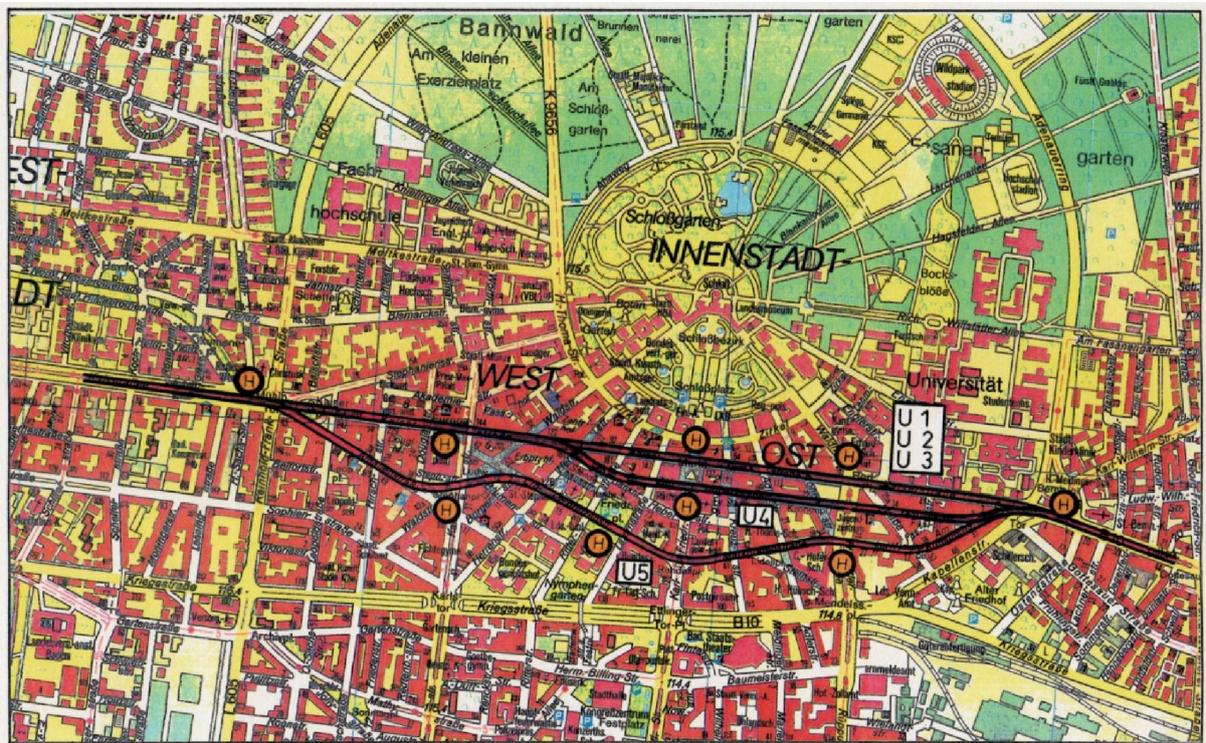


Abbildung 69: Untersuchung 1992, U-Strab-Varianten U1 bis U5¹⁷⁰⁷

Die Entlastungswirkung durch eine Straßenbahntrasse in der Kriegsstraße wurde mit 20 % bis 30 % der vorhandenen Fahrgastzahlen geschätzt, was nach Ansicht der Verfasser durch den erwarteten Fahrgastzuwachs der folgenden Jahre aufgezehrt würde, sodass durch eine

¹⁷⁰⁴ Vgl. ebd. S. 3 und 50.

¹⁷⁰⁵ Vgl. ebd. S. 3 und 50.

¹⁷⁰⁶ Interview mit Prof. Dr. Werner Rothengatter am 25. Juli 2011.

¹⁷⁰⁷ Aus: Stadt Karlsruhe, Mitteilungen Bürgermeisteramt: Straßenbahn in der Kaiserstraße. Entlastung durch eine zweite Ost-West-Achse. Nr. 46, Mai 1992. Karlsruhe 1992. S. 50.

Straßenbahn durch die Kriegsstraße keine Entlastung der Kaiserstraße gegenüber dem damaligen Stand erreicht würde.¹⁷⁰⁸

Für die U-Strab-Lösungen hingegen wurde mit Entlastungen für die oberirdische Straßenbahnstrecke durch die Kaiserstraße von 50 % bis 60 % gerechnet.¹⁷⁰⁹

Aus diesen Gründen wurden die Trassen durch die Kriegsstraße als nicht empfehlenswert eingestuft, vor allem da die Haltestellen in der Kriegsstraße zu weit von der City entfernt lägen und 84 % der Straßenbahnen weiterhin durch die Kaiserstraße fahren müssten.¹⁷¹⁰

Die „Y-Lösung“ mit einem Investitionsaufwand von geschätzten 360 Mio. DM wurde als „denkbar“ eingestuft.¹⁷¹¹

Man entschied sich infolgedessen für die Realisierung der Unterpflasterstraßenbahn mit zwei eingleisigen Tunnelröhren unter der Kaiserstraße mit der Option eines Südabzweigs unter dem Marktplatz, deren Kosten ohne Südabzweig 1992 auf 320 Mio. DM geschätzt wurden.¹⁷¹² Diesem Entwurf stimmte der Gemeinderat in einem Grundsatzbeschluss am 15. Dezember 1992 zu.¹⁷¹³ Nach weiteren Diskussionen und Planungen wurde der Bau der U-Strab, bei geringfügig geänderter Planung, am 14. Mai 1996 vom Karlsruher Gemeinderat mit 33 Stimmen bei 15 Gegenstimmen beschlossen.¹⁷¹⁴

Die Kosten wurden 1995 und 1996 nochmals überprüft und nun mit 390 Mio. DM veranschlagt.¹⁷¹⁵

In die geplanten Liniennetze waren auch schon die noch zu bauenden Stadtbahnlinien „B“ Wörth – Karlsruhe – Bretten/Pforzheim und „C“ Rheinstetten – Karlsruhe – Stutensee

¹⁷⁰⁸ Vgl. Stadt Karlsruhe, Mitteilungen Bürgermeisteramt: Straßenbahn in der Kaiserstraße. Entlastung durch eine zweite Ost-West-Achse. Nr. 46, Mai 1992. Karlsruhe 1992. S. 20.

¹⁷⁰⁹ Vgl. ebd. S. 25 f.

¹⁷¹⁰ Vgl. ebd. S. 68.

¹⁷¹¹ Vgl. ebd. S. 69.

¹⁷¹² Vgl. ebd. S. 69 f.

¹⁷¹³ Vgl. Verkehrsbetriebe Karlsruhe; Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (Hrsg.): Stammler, Horst; Zimmermann, Werner: report '92. Karlsruhe 1993. S. 11.

¹⁷¹⁴ Vgl. Lauber, Stefan: Dokumentation unterschiedlicher Ziele der Stadtverkehrsplanung in Zeitverlauf am Beispiel des Stadtbahntunnels in Karlsruhe. Vertieferarbeit am Institut für Verkehrswesen, Universität Karlsruhe. Karlsruhe 1997. S. 53.

¹⁷¹⁵ Vgl. Stadt Karlsruhe (Hrsg.): Projektgruppe U-Strab: Information 1. Stadtbahntunnel Karlsruhe. Fragen und Antworten. Karlsruhe, März 1996. Büro Lorenz. Ordner U-Strab-Planung 1. 1983–1996.

integriert.¹⁷¹⁶ Karlsruhe – Rheinstetten – Mörsch war gerade ein Jahr zuvor in Betrieb genommen worden, Karlsruhe – Bretten wurde zu diesem Zeitpunkt gebaut, zu den übrigen Streckenabschnitten existierten nur mehr oder weniger weit fortgeschrittene Planungen oder Überlegungen.

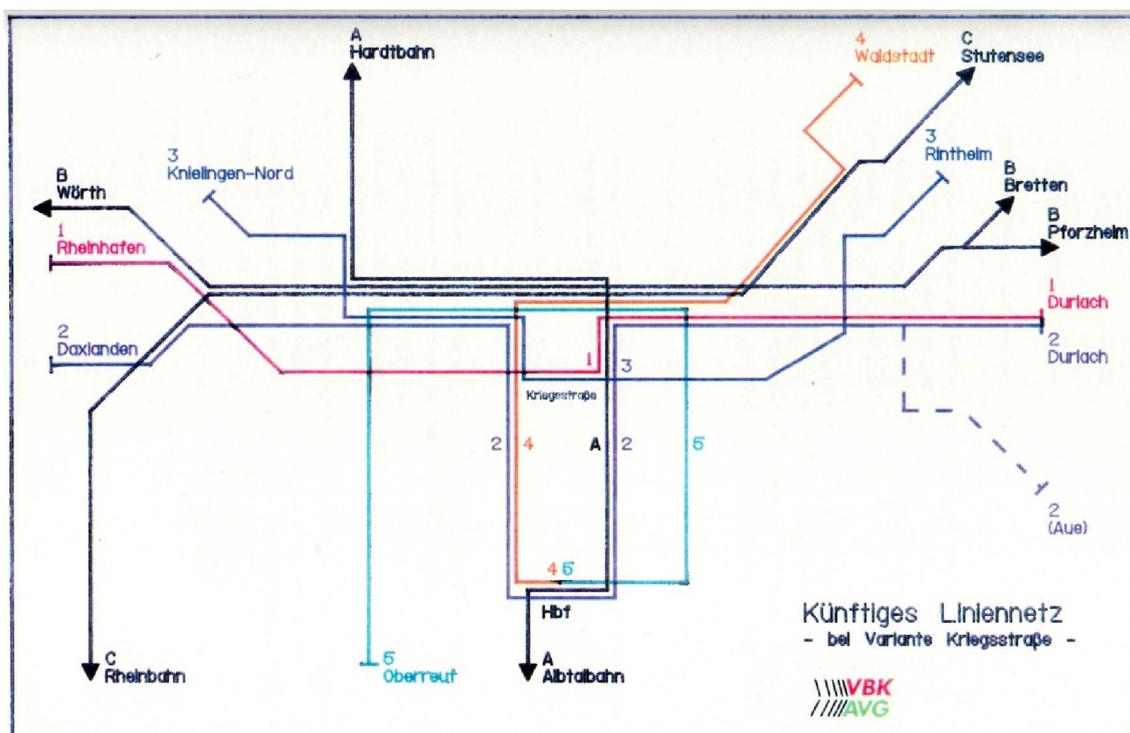


Abbildung 70: 1992 – Geplantes Liniennetz mit Strecke in der Kriegsstraße¹⁷¹⁷

¹⁷¹⁶ Vgl. Stadt Karlsruhe, Mitteilungen Bürgermeisterrat: Straßenbahn in der Kaiserstraße. Entlastung durch eine zweite Ost-West-Achse. Nr. 46, Mai 1992. Karlsruhe 1992. Abbildungen S. 19, 21 und 23.

¹⁷¹⁷ Aus: Stadt Karlsruhe, Mitteilungen Bürgermeisterrat: Straßenbahn in der Kaiserstraße. Entlastung durch eine zweite Ost-West-Achse. Nr. 46, Mai 1992. Karlsruhe 1992. S. 21.

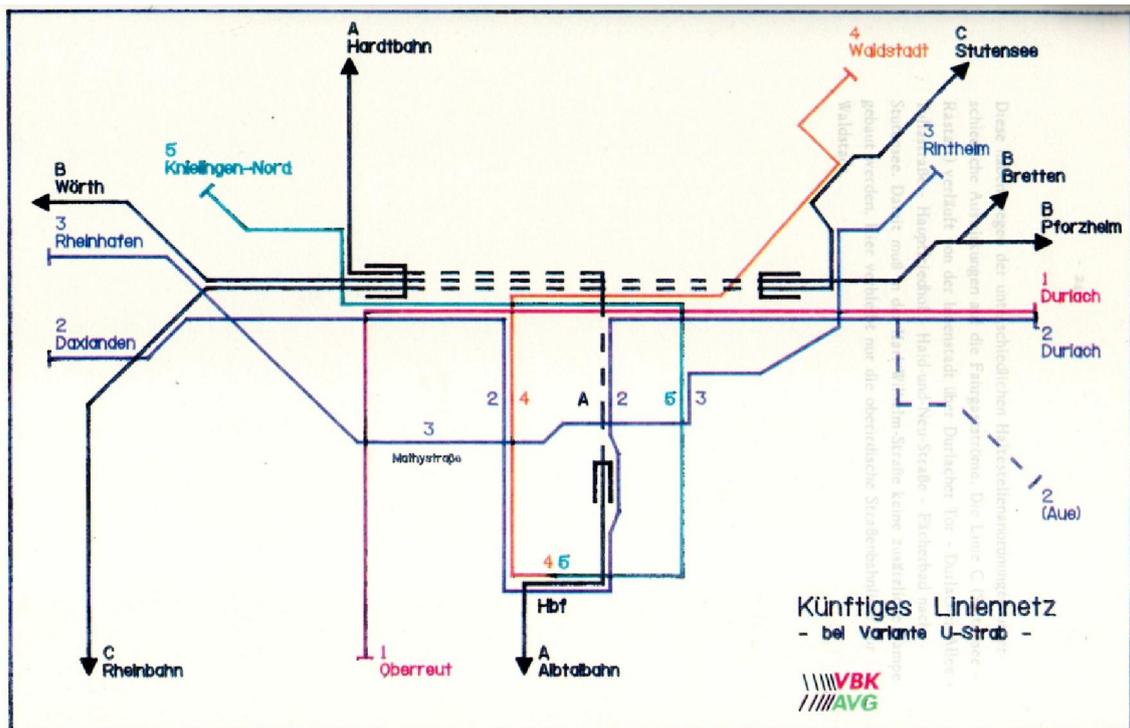


Abbildung 71: 1992 – Geplantes Liniennetz mit U-Strab unter der Kaiserstraße¹⁷¹⁸

4.25 1994 – Stellungnahme zum Entwurf des Generalverkehrsplanes Baden-Württemberg

Ein gutes Beispiel für den Optimismus Ludwigs, aber auch dafür, dass nicht alles immer so zügig ging, wie er es sich vorstellte, gibt die im Dezember 1994 verfasste Stellungnahme des KVV zum Entwurf des Generalverkehrsplanes Baden-Württemberg, Teil „Konzept für den öffentlichen Personennahverkehr“, Kapitel 3.2.2.4 „Stadtbahnausbau Karlsruhe“.¹⁷¹⁹

In dieser Stellungnahme wurden alle geplanten Maßnahmen inklusive einer Kostenschätzung aufgeführt, die Ludwig im Rahmen des Karlsruher Modells umsetzen wollte.

Die innerstädtischen Straßenbahnprojekte, die auch die geplante U-Strab, mit deren Umsetzung 1996 begonnen werden sollte, einschloss, waren ebenso enthalten, wie die bislang nicht umgesetzte Straßenbahnstrecke durch die Pulverhausstraße¹⁷²⁰ oder die realisierten Straßenbahnstrecken in die Nordstadt, durch Durlach Aue nach Wolfartsweier, durch die

¹⁷¹⁸ Aus: Stadt Karlsruhe, Mitteilungen Bürgermeisteramt: Straßenbahn in der Kaiserstraße. Entlastung durch eine zweite Ost-West-Achse. Nr. 46, Mai 1992. Karlsruhe 1992. S. 23.

¹⁷¹⁹ Vgl. Karlsruher Verkehrsverbund (KVV): Entwurf zum Generalverkehrsplan Baden-Württemberg 1994. Stellungnahme des Karlsruher Verkehrsverbundes (KVV) zum Teil „Konzept für den öffentlichen Personennahverkehr“, Kapitel 3.2.2.4 „Stadtbahnausbau Karlsruhe“. Karlsruhe 1994. KVV-Registatur. Aktenzeichen 120. Land Baden-Württemberg.

¹⁷²⁰ Stand Dezember 2011.

Ebertstraße und die Brauerstraße sowie durch die Südoststadt. Auch ein rechnergestütztes Betriebsleitsystem (RBL) für das gesamte Stadtbahnnetz war vorgesehen.¹⁷²¹

Außerhalb der Stadt Karlsruhe unterschied man zwischen Maßnahmen im KVV-Gebiet und solchen in der Region. Im KVV-Gebiet wurden beispielsweise bisher weder die innerstädtische Stadtbahn durch Rastatt mit anschließender Anbindung des Baden-Airparks über Rastatt noch die S2-Verlängerung über Durmersheim noch die Verknüpfung der DB-Strecke Karlsruhe – Heidelberg direkt mit dem Straßenbahnnetz realisiert. Auch die geplante Innenstadtanbindung Baden-Badens scheiterte. Die Verlängerung der S2 war ursprünglich für 2000 geplant, realisiert werden konnte sie aber erst 2006. Auf der anderen Seite wurden aber unter Ludwig Streckenabschnitte in Betrieb genommen, die damals noch gar nicht geplant waren, wie Heilbronn – Öhringen, Bretten – Mühlacker oder Bühl – Achern. Auch Kapazitätserweiterungen wie der zweigleisige Ausbau der Albtalbahn bei Langensteinbach wurden damals schon geplant.

Außerhalb des KVV-Gebiets waren zum Beispiel die Enztalbahn, das obere Murgtal und die Stadtbahnverbindung ins Elsass über Rastatt und Rastatt-Wintersdorf Richtung Hagenau aufgeführt. Auch diese Strecken wurden mit ehrgeizigen Zeitzielen geplant: Die Enztalbahn sollte bis 2000 umgebaut werden (tatsächlich dauerte es bis 2003) und das obere Murgtal bis 1999¹⁷²² – es wurde dann doch 2004.

Die geschätzten Kosten wurden seitens des KVV mit 2,59 Mrd. DM (das entspricht 1,32 Mrd. Euro) inklusive der Anschaffungskosten in Höhe von 650 Mio. DM für die für den Betrieb erforderlichen Fahrzeuge angegeben, wovon rund 2,3 Mrd. DM auf das KVV-Gebiet entfielen.¹⁷²³ Ein sehr große Summe, gegen die 350¹⁷²⁴ bis 390 Mio. DM¹⁷²⁵ für die Untertunnelung der Kaiserstraße relativ gering erscheinen.

Aber da der Großteil der geplanten Maßnahmen (die Kraichtal- und die Kraichgaubahn, die Murgtal- und die Enztalbahn, der Anschluss im Albtalbahnhof, die S2 Nord usw.), wenn auch teilweise etwas später als damals geplant, am Ende doch realisiert wurden, beweist einerseits

¹⁷²¹ Vgl. Karlsruher Verkehrsverbund (KVV): Entwurf zum Generalverkehrsplan Baden-Württemberg 1994. Stellungnahme des Karlsruher Verkehrsverbundes (KVV) zum Teil „Konzept für den öffentlichen Personennahverkehr“, Kapitel 3.2.2.4 „Stadtbahnausbau Karlsruhe“. Karlsruhe 1994. KVV-Registrierung. Aktenzeichen 120. Land Baden-Württemberg.

¹⁷²² Vgl. ebd.

¹⁷²³ Vgl. ebd.

¹⁷²⁴ Vgl. ebd.

¹⁷²⁵ Vgl. Stadt Karlsruhe (Hrsg.): Projektgruppe U-Strab: Information 1. Stadtbahntunnel Karlsruhe. Fragen und Antworten. Karlsruhe, März 1996. In: Ordner U-Strab-Planung 1. 1983–1996. Archiv Lorenz (Büro VBK).

die Berechtigung von Ludwigs (ansteckendem) Optimismus und seine Fähigkeit, die benötigten Finanzmittel zu akquirieren, und bestätigt seine oft wiederholte Aussage, dass in der Region Karlsruhe keine Stadtbahnstrecke je am Geld gescheitert sei.¹⁷²⁶ Außerdem war er der Meinung, man müsse stets fertige Planungen „in der Schublade haben“, um diese, wenn plötzlich Geld da sei, schnell umsetzen zu können.¹⁷²⁷

4.26 1996 – Der Bürgerentscheid zur U-Strab-Bypass-Lösung

Jedoch formierte sich gegen die Entscheidung des Gemeinderats vom 14. Mai 1996 bei den Karlsruher Bürgern Widerstand, sodass es am 20. Oktober 1996 zu einem Bürgerentscheid über die U-Strab kam.¹⁷²⁸

Im Vorfeld dieses Bürgerentscheids wurden seitens der Gegner einer Untertunnelung auch zahlreiche alternative oberirdische Entlastungsmöglichkeiten entwickelt oder wiederaufgenommen und öffentlich diskutiert. Neben einer Trassierung über die Kriegsstraße wurde auch vorgeschlagen, das Karlsruher Modell aufzulösen und alle Regionallinien über den Hauptbahnhof zu führen.¹⁷²⁹ Aber es wurde zum Beispiel, vor allem von Heiko Jacobs, auch der Baue einer Strecke durch den Zirkel angeregt.¹⁷³⁰

Außerdem arbeitete er ein Netz aus, bei dem zwar alle Linien entweder den Marktplatz oder den Europaplatz anfahren, dann jedoch nach Süden abbiegen sollten, das er nach dem Bürgerentscheid weiterentwickelte.¹⁷³¹

Auch wurde von Teilen der Bevölkerung bemängelt, dass die Kaiserstraße trotz der Untertunnelung nicht vollkommen frei von Straßenbahnen wäre und immer noch keine echte Fußgängerzone wäre, was sich im Lauf der Diskussionen zu einem der Hauptkritikpunkte an den Planungen entwickelte.¹⁷³²

¹⁷²⁶ Interview Carsten Strähle am 24. Juni 2012.

¹⁷²⁷ Interview Carsten Strähle am 24. Juni 2012.

¹⁷²⁸ Vgl. http://www.stoppt-den-stadtbahntunnel.de/index_b.htm. Zugriff 19. Juli 2011.

¹⁷²⁹ Vgl. Stadt Karlsruhe: Stadtzeitung, Karlsruhe, 18. Oktober 1996. Teil 7. <http://web.archive.org/web/19961108105500/http://www.karlsruhe.de/Aktuell/Stadtzeitung/sz427.htm>. Zugriff 05. September 2011.

¹⁷³⁰ Vgl. <http://www.cousin.de/city2015/zirkel.html>. Zugriff 19. Juli 2011.

¹⁷³¹ Vgl. <http://city2015.cousin.de/papier991.html>. Zugriff 16. Juni 2012.

¹⁷³² Interview Carsten Strähle am 24. Juni 2012.

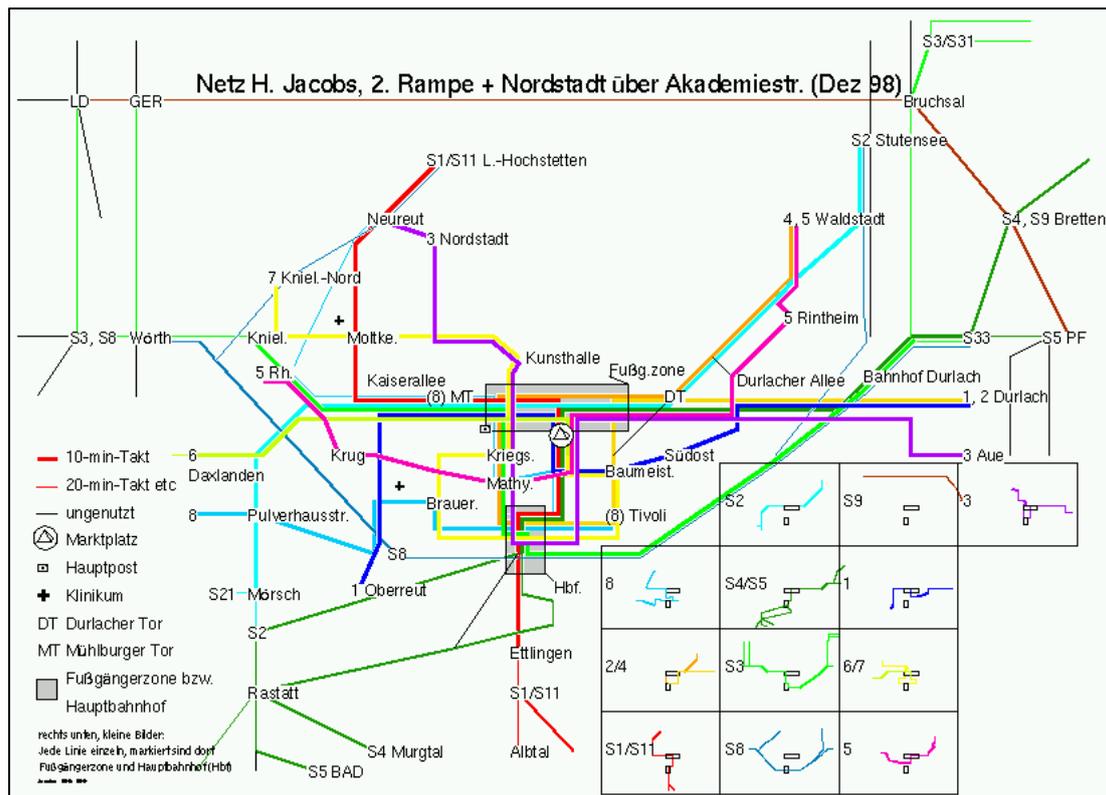


Abbildung 72: Liniennetzkonzept Heiko Jacobs¹⁷³³

Der große Vorteil dieses Konzepts wäre gewesen, dass das Karlsruher Modell, die umsteigefreien Direkt-Verbindungen zwischen Karlsruher Innenstadt und Region, auch ohne Tunnel bewahrt worden wäre, der Nachteil, dass es keine direkte Durchmesserlinie, keine Ost-West-Verbindung auf dem kürzesten Weg mehr im Karlsruher ÖPNV gegeben hätte.

In der Folge der Diskussion über die U-Strab stimmten in dem Bürgerentscheid bei einer relativ geringen Wahlbeteiligung von 45,2 % 62.429 Bürger – was 67,6 % der abgegebenen gültigen Stimmen entsprach – an diesem 20. Oktober 1996 gegen die U-Strab. Somit war sowohl die Mehrheit der abgegebenen Stimmen erreicht, als auch das bei diesem Bürgerentscheid notwendige Quorum von 30 % aller Wahlberechtigten um genau 847 Stimmen übertroffen und die Untertunnelung der Kaiserstraße zunächst gestoppt.¹⁷³⁴

Beachtenswert war dabei die Verteilung der Ja- und Nein-Stimmen zu der gestellten Frage: „Sind Sie für den Bau des Stadtbahntunnels Kaiserstraße?“¹⁷³⁵ Die Schwankungsbreite der Anteile der Ja-Stimmen zwischen den einzelnen Stadtteilen blieb dabei relativ gering, in

¹⁷³³ Aus Internet: <http://city2015.cousin.de/netzakad2.gif>. Zugriff 16. Juni 2012.

¹⁷³⁴ Vgl. City 2015. Anschluss Zukunft. Infoheft der Arbeitsgruppen „City 2015“. Karlsruhe 2002. S. 4.

¹⁷³⁵ Zitat City 2015. Anschluss Zukunft. Infoheft der Arbeitsgruppen „City 2015“. Karlsruhe 2002. S. 4.

keinem Stadtteil gab es eine Mehrheit für die Realisierung des Projekts.¹⁷³⁶ Jedoch je näher der Wohnort an der geplanten Baustelle lag, desto höher war der Anteil der Nein-Stimmen: „Der größte Anteil der Befürworter für den Bau des Stadtbahntunnels ergab sich in den Stadtteilen Hohenwettersbach (39,84 %) und Oberreut (39,32 %), die höchsten Werte der Gegner in der Innenstadt-West (73,66 %) und in der Innenstadt-Ost (73,04 %).“¹⁷³⁷

Die Reaktionen von Ludwig und dem damaligen Karlsruher Oberbürgermeister Seiler auf den Ausgang des für sie verlorenen Bürgerentscheids fielen unterschiedlich aus.

Ludwig hatte der Idee eines Straßenbahntunnels ursprünglich ohnehin eher skeptisch gegenübergestanden. Er wollte „seine“ Bahnen nämlich nicht unter die Erde verbannen, sondern sie lieber oben behalten.¹⁷³⁸ Für ihn war laut Oberbürgermeister Seiler „die Kaiserstraße die schönste Straßenbahnstraße der Welt.“¹⁷³⁹ Außerdem wies seiner Meinung nach ein oberirdisches Netz eine größere Flexibilität auf.¹⁷⁴⁰

Ganz im Gegensatz zu Oberbürgermeister Seiler, der sagte,¹⁷⁴¹ dass er selbst Ludwig erst habe mühsam davon überzeugen müssen, dass im Rahmen des Karlsruher Modells nicht alle Bahnen oberirdisch in der Kaiserstraße fahren könnten und dass das Karlsruher Modell ohne Straßenbahntunnel scheitern müsste; es sei nur mit einer unterirdischen Entlastung umsetzbar.¹⁷⁴²

Und so kommentierte Oberbürgermeister Seiler den Ausgang des Bürgerentscheids mit „Herr, vergib ihnen, denn sie wissen nicht was sie tun“,¹⁷⁴³ während Ludwig optimistischer reagierte: „Das war kein Votum gegen die Straßenbahn in Karlsruhe. Die Karlsruher lieben ihre Straßenbahn – sie wollen nur, daß sie oberirdisch fährt.“¹⁷⁴⁴

¹⁷³⁶ Vgl. City 2015. Anschluss Zukunft. Infoheft der Arbeitsgruppen „City 2015“. Karlsruhe 2002. S. 4.

¹⁷³⁷ Zitat City 2015. Anschluss Zukunft. Infoheft der Arbeitsgruppen „City 2015“. Karlsruhe 2002. S. 4.

¹⁷³⁸ Interview mit Carsten Strähle am 24. Juni 2012.

Und: Interview mit Prof. Dr. Gerhard Seiler am 05. März 2008.

¹⁷³⁹ Zitat Interview mit Prof. Dr. Gerhard Seiler am 05. März 2008.

¹⁷⁴⁰ Vgl. Zitate prominenter Personen: Dr. h.c. Dieter Ludwig, Karlsruhe ca. 1989. Unter <http://www.stoppt-den-stadtbahntunnel.de/zitate.html>. Zugriff 10. April 2012.:

¹⁷⁴¹ In einem Interview am 05. März 2008.

¹⁷⁴² Interview mit Prof. Dr. Gerhard Seiler am 05. März 2008.

¹⁷⁴³ Zitiert nach http://ka.stadtwiki.net/Gerhard_Seiler. Zugriff 10. April 2012.

¹⁷⁴⁴ Zitiert nach: Zitate prominenter Personen: Dr. h.c. Dieter Ludwig, Karlsruhe 20. Oktober 1996. Unter <http://www.stoppt-den-stadtbahntunnel.de/zitate.html>. Zugriff 10. April 2012.:

4.27 1996 – Doch durch die Kriegsstraße?

Die Untertunnelung der Kaiserstraße war nun also abgelehnt. Für die nächsten drei Jahre hätte dieser Bürgerentscheid nur durch einen neuen Bürgerentscheid abgeändert werden können, nicht aber durch eine Gemeinderatsentscheidung.¹⁷⁴⁵

Doch das Grundproblem „zu viele Straßenbahnen in der Fußgängerzone Kaiserstraße“ blieb bestehen. Im Gegenteil, durch die Inbetriebnahme der Stadtbahnstrecken nach Pforzheim und Wörth (S5) und nach Blankenloch (S2 Nord) 1997 wurde das Problem durch zwei weitere Durchmesserlinien zwischen Durlacher Tor und Mühlburger Tor noch verschärft.

Dass durch den Einsatz der verglichen mit den direktgesteuerten achtachsigen Straßenbahnwagen größeren sechs- und achtachsigen Niederflurwagen, die E-Wagen auf der Straßenbahnlinie 4 Waldstadt – Kaiserplatz eingespart werden konnten, stellte auch keine wirkliche Lösung des Problems dar.

Daher ließ die Stadt Karlsruhe durch die Deutsche Eisenbahn Consult¹⁷⁴⁶ untersuchen, ob nicht doch eine Lösung durch eine weitere oberirdische Straßenbahnstrecke durch die Kriegsstraße erreicht werden könnte.¹⁷⁴⁷

Die neuen Planungen sahen eine Straßenbahnstrecke durch die Kriegsstraße jetzt in Westrichtung jedoch nur bis zum Karlstor und nicht bis zum Weinbrennerplatz vor, also keine vollständige parallele Trasse zu der bestehenden Ost-West-Achse Durlacher Allee – Kaiserstraße – Kaiserallee. Die standardisierte Bewertung der Firma PTV für eine Straßenbahnstrecke gemäß diesen Plänen ergab jedoch einen negativen Wert, sodass die Stadt Karlsruhe bei Realisierung dieser Maßnahme vollkommen auf Zuschüsse von Bund und Land hätte verzichten müssen.¹⁷⁴⁸ Außerdem kam die DEC zu dem Ergebnis, dass die Knotenpunkte bei dieser Lösung über keine ausreichende Leistungsfähigkeit verfügten.¹⁷⁴⁹

¹⁷⁴⁵ Vgl. City 2015. Anschluss Zukunft. Infoheft der Arbeitsgruppen „City 2015“. Karlsruhe 2002. S. 5.

¹⁷⁴⁶ DEC bzw. Deutsche Eisenbahn Consult war der damalige Name der Planungstochter der Deutschen Bahn AG. Der heutige Name lautet DB International.

¹⁷⁴⁷ Vgl. Stadt Karlsruhe, Stadtplanungsamt: Aspekte der Stadtplanung. Bisherige Untersuchungen zum öffentlichen Personennahverkehr in Karlsruhe. Nr. 21. Karlsruhe 1999. S. 5.

¹⁷⁴⁸ Vgl. http://ka.stadtwiki.net/Kombilösung_Entstehungsgeschichte. Zugriff 14. August 2011.

¹⁷⁴⁹ Vgl. Stadt Karlsruhe, Stadtplanungsamt: Aspekte der Stadtplanung. Bisherige Untersuchungen zum öffentlichen Personennahverkehr in Karlsruhe. Nr. 21. Karlsruhe 1999. S. 5.

4.28 1997 – Die Umgründung der VBK in eine GmbH

Um auf die bevorstehende rechtliche Neuordnung der Märkte für Energie, Wasser und Verkehrsleistungen in der EU durch die EU-Kommission vorbereitet zu sein und um in diesen liberalisierten Märkten bestehen zu können, wollten die Stadtwerke Karlsruhe strategische Partner als Anteilseigner aufnehmen. Um dies umsetzen zu können, wurden die Stadtwerke Karlsruhe, die bis dahin in der Rechtsform eines kommunalen Eigenbetriebs gewirkt hatten, zum 1. Januar 1997 zunächst in eine GmbH, die Karlsruher Versorgungs-, Verkehrs und Hafen GmbH umgegründet. Zum 1. Juli 1997 erfolgte dann die Ausgründung der Versorgungsbetriebe in die Stadtwerke Karlsruhe GmbH und die VBK – Verkehrsbetriebe Karlsruhe GmbH. Die Rheinhäfen verblieben bei der KVVH GmbH, die gleichzeitig als Holding auch die Anteile der beiden Tochter-GmbHs hielt. Anschließend beteiligten sich die Badenwerk AG¹⁷⁵⁰ mit 20 % sowie die EON-Tochter Thüga mit 10 % an der Stadtwerke Karlsruhe GmbH, wodurch die Stadtwerke unter anderem ihre Energiebeschaffung sichern wollten.¹⁷⁵¹

Somit war die Konstruktion einer Holding, inklusive der Rheinhäfen, sowie der operativen Töchter Stadtwerke und Verkehrsbetriebe geschaffen worden, die auch heute noch Bestand hat (siehe Kapitel 2.1).¹⁷⁵²

Wie zu Zeiten des kommunalen Eigenbetriebs können über die sogenannte Organschaft der KVVH (ein Gewinnabführungs- und Beherrschungsvertrag) die Verluste der Verkehrssparte mit den Gewinnen der Versorgung verrechnet und somit Steuern gespart werden.

4.29 1997 – Das ÖPNV-Entwicklungskonzept der VBK

1997 fassten die VBK die noch nicht gebauten, aber geplanten innerstädtischen zusätzlichen Straßenbahnstrecken in einer Broschüre zusammen.¹⁷⁵³

¹⁷⁵⁰ Die Badenwerk AG ging später in der EnBW auf.

¹⁷⁵¹ Interview mit Rupert Bruder am 15. Juli 2012.

Anders als allgemein üblich erfolgte die Beteiligung der Badenwerk AG jedoch nicht über den Kauf von Gesellschaftsanteilen gegen Barmittel oder eigene Aktien, sondern die Badenwerk AG brachte ihre Versorgungsleistungen für die östlich der Autobahn gelegenen Ortsteile von Karlsruhe, d. h. für Durlach, Grötzingen, Wolfartsweier, die Durlacher Ortsteile Aue, Untermühlsiedlung und Bergwald sowie die sogenannten Bergdörfer ein, die trotz der Eingemeindung durch die Stadt Karlsruhe beim früheren Badenwerk verblieben waren.

Zwischenzeitlich hat die Thüga ihre Anteile wieder an die KVVH zurückverkauft.

¹⁷⁵² Zwischenzeitlich sind noch weitere Töchter in die KVVH-Gruppe eingegliedert worden.

Neben den bis 2004 umgesetzten Bauvorhaben ins Europaviertel, durch die Ebertstraße und die Brauerstraße sowie nach Wolfartsweier waren auch die damaligen Überlegungen für eine Straßenbahn in der Kriegsstraße aufgeführt.¹⁷⁵⁴

Weiterhin wurden die Straßenbahnstrecke durch die Erzbergerstraße nach Neureut Heide¹⁷⁵⁵ sowie eine optionale Verlängerung bis nach Neureut Kirchfeld, der geplante Streckenabschnitt von der Endhaltestelle der Linie 2 in die Sudetenstraße und weiter nach Knielingen Nord, die Straßenbahn durch die Kriegsstraße Ost zum Anschluss der Südoststadt als kurz- bis mittelfristige Vorhaben dargestellt.¹⁷⁵⁶ Außerdem wurden als langfristige Optionen Straßenbahnstrecken zur Europahalle und durch die Pulverhausstraße, von Wolfartsweier nach Grünwettersbach und von Durlach Turmberg über Grötzingen Nord nach Weingarten präsentiert.¹⁷⁵⁷

¹⁷⁵³ Vgl. VBK – Verkehrsbetriebe Karlsruhe: ÖPNV-Entwicklungskonzept. Planungen für das Streckennetz in Karlsruhe. Karlsruhe 1997.

¹⁷⁵⁴ Vgl. ebd. S. 10.

¹⁷⁵⁵ 2006 in Betrieb genommen.

¹⁷⁵⁶ Vgl. VBK – Verkehrsbetriebe Karlsruhe: ÖPNV-Entwicklungskonzept. Planungen für das Streckennetz in Karlsruhe. Karlsruhe 1997. S. 11 ff.

¹⁷⁵⁷ Vgl. ebd. S. 15 ff.

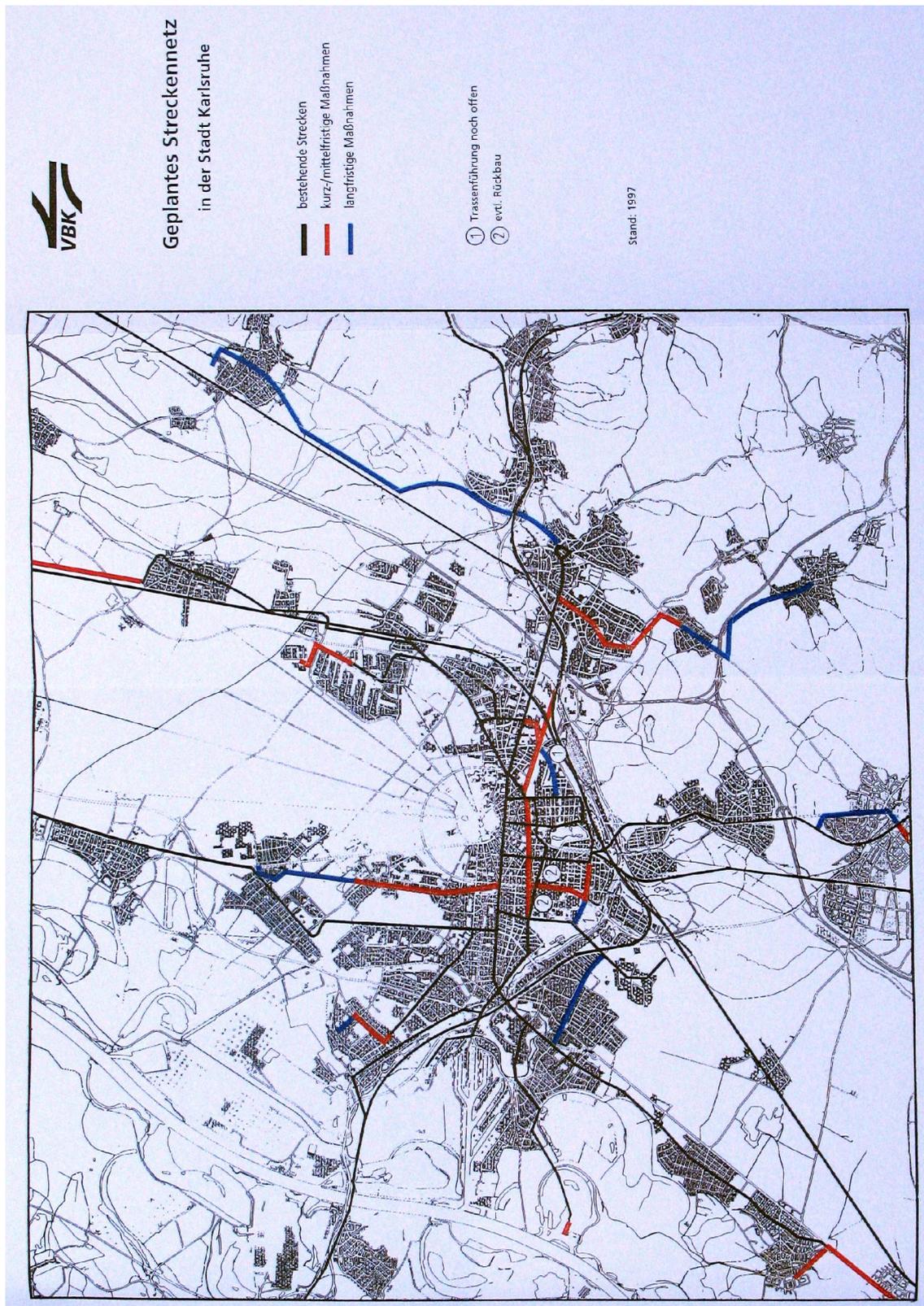


Abbildung 73: 1997 – geplantes Streckennetz der VBK in Karlsruhe¹⁷⁵⁸

¹⁷⁵⁸ Aus: VBK – Verkehrsbetriebe Karlsruhe: ÖPNV-Entwicklungskonzept. Planungen für das Streckennetz in Karlsruhe. Karlsruhe 1997. S. 17.

4.30 1998 – Das ÖPNV-Konzept der Ortsgruppe Durlach der Partei Bündnis 90/Die Grünen für Durlach und Umgebung

Im Juni 1998 präsentierten die Verkehrsexperten der Durlacher Grünen ein Nahverkehrskonzept für die ehemalige badische Residenzstadt Durlach, die erst 1938 nach Karlsruhe eingemeindet worden war.¹⁷⁵⁹

In diesem Konzept, das sich jedoch weniger auf die Schienenanbindung Durlachs, sondern im Wesentlichen auf den Busverkehr bezieht, formulierten sie „eine Reihe von Forderungen (...), welche ein guter ÖPNV erfüllen muss:

- Möglichst direkte Anbindung an die Durlacher Innenstadt von allen umliegenden Ortschaften und Stadtteilen.
- Gute Anbindung des Durlacher Bahnhofs und an den Hauptbahnhof.
- Ein dichter, leicht merkbarer Takt möglichst von 5.00 – 24.00h.
- Die gute Anbindung an die Tram- und S-Bahn-Linien muss erhalten bleiben.
- Einheitliche Liniennummern von und nach Durlach.“¹⁷⁶⁰

Außer einer völligen Umstrukturierung und Neu-Nummerierung mit 20er-Nummern des Busnetzes in Durlach¹⁷⁶¹ schlugen die Grünen in diesem Konzept die Einführung einer zusätzlichen Straßenbahnlinie 8 vor, die im 20-Minuten-Takt Wolfartsweier direkt mit der Durlacher Innenstadt und der Endhaltestelle Durlach Turmberg verbinden sollte. Um diese Linie fahren zu können, forderten sie auf der Kreuzung Pfinztalstraße / Ernst-Friedrich-Straße den Einbau eines vollwertigen Gleisdreiecks.¹⁷⁶²

Die Straßenbahn sollte Durlach weiterhin mit den Linien 1 und 2 anfahren, wobei nach Inbetriebnahme der Strecke nach Aue und Wolfartsweier, die Linie 2 dorthin statt zum Turmberg fahren sollte.¹⁷⁶³

¹⁷⁵⁹ Vgl. Bündnis 90 – Die Grünen; Durlacher Grüne (Hrsg.): Stolz, Gerhard; Köster, Ralf; Maier, Dietmar: ÖPNV-Konzept für Durlach und Umgebung. Karlsruhe 1998. In <http://www.gruene-karlsruhe.de/fileadmin/gruene-karlsruhe/ovs/Durlach/doc/DuRb0201.doc>. Zugriff 18.03.2012.

¹⁷⁶⁰ Zitat ebd. S. 6.

¹⁷⁶¹ Vgl. ebd. S. 7.

¹⁷⁶² Vgl. ebd. S. 8.

¹⁷⁶³ Vgl. ebd. S. 8.

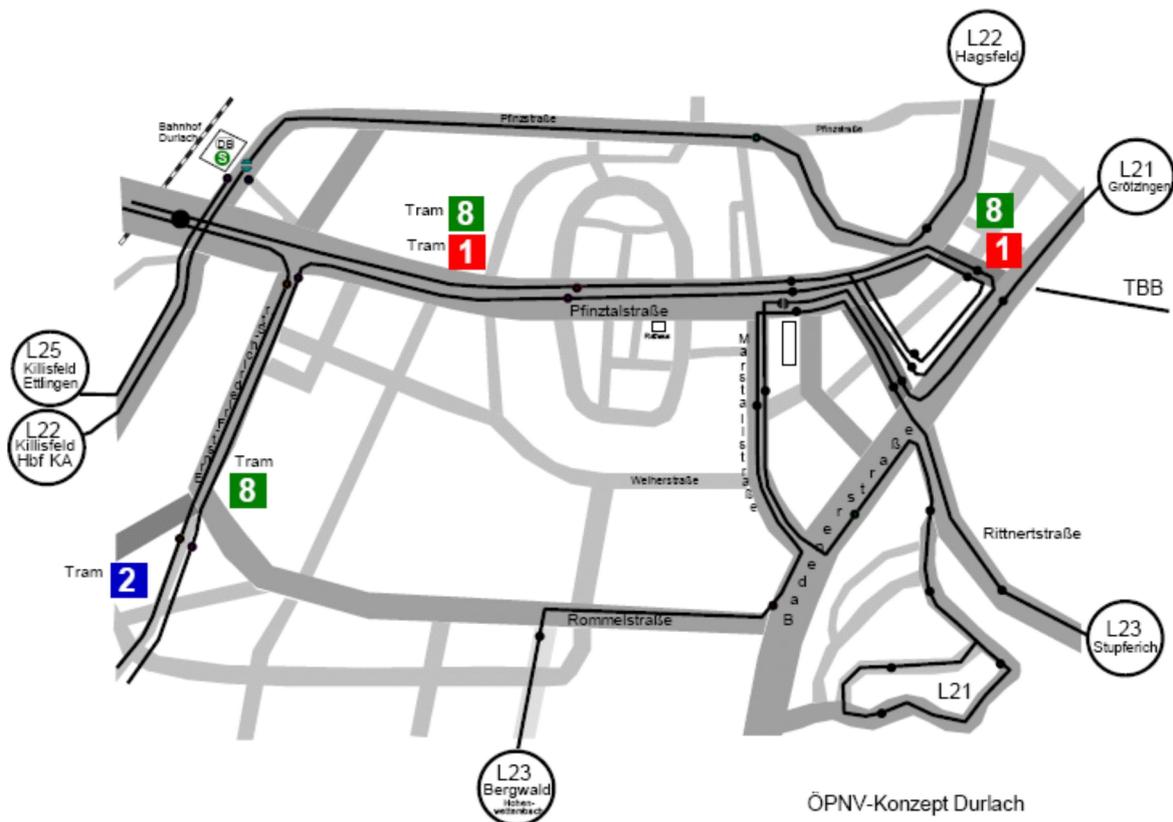


Abbildung 74: ÖPNV-Konzept für Durlach der Grünen¹⁷⁶⁴

Außerdem sollte die Turmbergbahn bis zur Endhaltestelle der Straßenbahn verlängert und tariflich in den KVV integriert werden,¹⁷⁶⁵ denn, so die Verfasser des Konzepts, „es ist nicht einzusehen, dass für den Besuch des Turmbergs mit öffentlichen Verkehrsmitteln zwei Fahrscheine gelöst werden müssen.“¹⁷⁶⁶

Das neue Konzept sollte durch den Einbau von Vorrangschaltungen an Ampelanlagen für die Busse, die Einrichtung von Buskaps¹⁷⁶⁷ und einer Werbekampagne begleitet und gefördert werden.¹⁷⁶⁸

In ihrem Ausblick stellen die Verfasser der Studie zur Diskussion, ob nach der Eröffnung der Straßenbahnstrecke nach Aue und Wolfartsweier wirklich eine der beiden Linien, die zu

¹⁷⁶⁴ Aus Bündnis 90 – Die Grünen; Durlacher Grüne (Hrsg.): Stolz, Gerhard; Köster, Ralf; Maier, Dietmar: ÖPNV-Konzept für Durlach und Umgebung. Karlsruhe 1998. S. 10. In <http://www.gruene-karlsruhe.de/fileadmin/gruene-karlsruhe/ovs/Durlach/doc/DuRb0201.doc>. Zugriff 18.03.2012.

¹⁷⁶⁵ Vgl. Bündnis 90 – Die Grünen; Durlacher Grüne (Hrsg.): Stolz, Gerhard; Köster, Ralf; Maier, Dietmar: ÖPNV-Konzept für Durlach und Umgebung. Karlsruhe 1998. S. 9. In <http://www.gruene-karlsruhe.de/fileadmin/gruene-karlsruhe/ovs/Durlach/doc/DuRb0201.doc>. Zugriff 18.03.2012.

¹⁷⁶⁶ Zitat ebd. S. 9.

¹⁷⁶⁷

¹⁷⁶⁸ Vgl. ebd. S. 9.

damaligen Zeitpunkt zur Endhaltestelle Turmberg führen, nach Wolfartsweier fahren solle oder ob man nicht für die Relation Wolfartsweier – Karlsruhe-Innenstadt eine zusätzliche Linie einrichten solle. Außerdem wünschten sie sich, die Straßenbahnstrecke von der Endstation Durlach-Turmberg nach Grötzingen zu verlängern.¹⁷⁶⁹

Das Konzept der Grünen zum Nahverkehr enthält etliche Punkte, die teilweise in ähnlicher Form verwirklicht wurden, nicht nur, was die Implementierung der Straßenbahnlinie 8 betrifft, sondern auch im Busverkehr. Andere Punkte, wie die Verlängerung der Straßenbahn nach Grötzingen oder der Turmbergbahn oder die Einführung einer dritten Straßenbahnlinie Karlsruhe – Durlach scheiterten an den Kosten. Durch die Umbenennung der Buslinien jedoch wäre die Einheitlichkeit der Bezeichnungen in anderen Gebieten verloren gegangen. Zwar wäre durch die Umbenennung der Buslinie 107 in Buslinie 25 größere Transparenz in Durlach erreicht worden,¹⁷⁷⁰ dadurch wäre aber die Einheitlichkeit und Transparenz der Buslinienbezeichnungen in Ettlingen im Bedienungsbereich der VGE verloren gegangen. Dort tragen alle Buslinien, die im Rahmen der VGE gefahren werden, Nummern zwischen 101 und 119, eine Linie 25 wäre also dort ein Fremdkörper gewesen.

Gleiches hätte man durch die Umbenennung der Linie 31 in 22 erreicht,¹⁷⁷¹ dadurch wäre die einheitliche Bezeichnung der Buslinien im Gebiet Waldstadt/Hagsfeld abgeschafft worden.

4.31 2002 – Bürgerbeteiligung, die „Kombilösung“ und der nächste Bürgerentscheid

4.31.1 Arbeitskreis ÖV und „City 2015“

1998 wurde ein „Arbeitskreis Öffentlicher Verkehr“ gegründet, in dem man sich jedoch nicht auf eine gemeinsame Lösung der Probleme des ÖPNV in Karlsruhe einigen konnte. Deswegen wurden von dem Arbeitskreis am Ende der Arbeitsphase drei Lösungen präsentiert:¹⁷⁷² Der VCD schlug ein rein oberirdisches Straßenbahnnetz vor, die Stadt Karlsruhe eine Tunnellösung mit Tunnel unter der Kaiserstraße und drei Südabzweigen in die Rüppurrer Straße, die Ettlinger Straße und die Karlstraße und der BUZO im Prinzip die Lösung von 1996, einen Tunnel unter der Kaiserstraße mit Südabzweig und der Beibehaltung der oberirdischen Straßenbahnstrecke in der Kaiserstraße.

¹⁷⁶⁹ Vgl. ebd. S. 9.

¹⁷⁷⁰ Vgl. ebd. S. 16.

¹⁷⁷¹ Vgl. ebd. S. 8.

¹⁷⁷² Vgl. http://ka.stadtwiki.net/Kombilösung_Entstehungsgeschichte. Zugriff 14. August 2011.

Daraufhin wurde seitens der Stadtverwaltung eine Lösung erarbeitet, bei der einer der Hauptkritikpunkte bei der 1996 vorgeschlagenen Lösung nicht mehr gegeben wäre. Die Kaiserstraße sollte vollkommen vom Schienenverkehr befreit werden.¹⁷⁷³ Man plante daher eine Unterpflaster-Straßenbahn, die insgesamt drei Südabzweige umfasste, einen ab dem Kronenplatz in die Rüppurrer Straße, einen zweiten ab dem Marktplatz in die Ettlinger Straße und einen dritten ab dem Europaplatz in die Karlstraße. Der Südabzweig in der Ettlinger Straße sollte mittels Rampen erst südlich der Kriegsstraße an die Erdoberfläche geführt werden, die anderen beiden nördlich der Kriegsstraße.¹⁷⁷⁴

Im Rahmen des Verfahrens der Bürgerbeteiligung „City 2015“, das am 4. Dezember 2001 mit einem Bürgerforum begann,¹⁷⁷⁵ wurden die Pläne insofern abgeändert, als statt dreier Abzweigungen nur eine gebaut werden sollte, d. h., mit nur noch einem Südabzweig vom Marktplatz bis zur etwa zur heutigen Haltstelle Augartenstraße in der Ettlinger Straße. Der Ort des „Auftauchens“ der Bahnen aus dem Südabzweig sollte auf Höhe der Augartenstraße erfolgen,¹⁷⁷⁶ sodass eine straßenbahnfreie Sichtachse vom Karlsruher Schloss bis zur Verschwenkung der Ettlinger Straße entstehen könnte.

Diese Lösung wurde von Oberbürgermeister Heinz Fenrich am 11. Juni 2002 der Öffentlichkeit als Kompromiss präsentiert.¹⁷⁷⁷

Die Kaiserstraße sollte demgemäß nur noch zwischen Fritz-Erler-Straße und Europaplatz bahnfrei gestaltet werden, zwischen Durlacher Tor und Fritz-Erler-Straße bzw. Europaplatz und Mühlburger Tor sollten Bahnen fahren, die dann an diesen Punkten aus der Kaiserstraße nach Süden abbiegen müssen (bzw. vom Kronenplatz nach Osten oder vom Europaplatz nach Westen).

Ergänzt wurde der Kompromiss um eine oberirdische Straßenbahnstrecke in der Kriegsstraße mit einem Autotunnel darunter – die Kombilösung war geboren.¹⁷⁷⁸

Die Strecke durch die Kriegsstraße jedoch sollte nur bis zum Karlstor und nicht, wie 1991 vorgesehen, bis zum Weinbrennerplatz gebaut werden.¹⁷⁷⁹

¹⁷⁷³ Vgl. <http://umverka.de/hefta/heft107/chronik-u-strab.html>. Zugriff 15. Juni 2012.

¹⁷⁷⁴ Vgl. Verkehrsclub Deutschland (VCD) (Hrsg.): Kreisfairkehr Karlsruhe. Herbst 2000. Internet http://www.vcd.org/karlsruhe/kreisfairkehr/kf_0003/ustrab.html. Zugriff 15. Juni 2012.

¹⁷⁷⁵ Vgl. http://www.vcd.org/karlsruhe/kreisfairkehr/kf_0103/forum.html. Zugriff 31. Juli 2011.

¹⁷⁷⁶ Vgl. <http://www.diekombiloesung.de/kombiloesung/projekt.html>. Zugriff 16. Juni 2012.

¹⁷⁷⁷ Vgl. http://www.stoppt-den-stadtbahntunnel.de/index_b.htm#Fehlplanung. Zugriff 14.08.2011.

¹⁷⁷⁸ Vgl. http://ka.stadtwiki.net/Kombiloesung_Entstehungsgeschichte. Zugriff 14. August 2011.

Im Vergleich zu der Lösung von 1996 im Endausbau unterschied sich der Stadtbahntunnel der Kombilösung dadurch, dass der Südabzweig am Marktplatz nicht durch unterirdische Überwerfungsbauwerke an den Kaiserstraßentunnel angeschlossen werden sollte,¹⁷⁸⁰ sondern durch ein höhengleiches Gleisdreieck.¹⁷⁸¹

Über diese sogenannte Kombilösung sollte gemäß einem Gemeinderatsbeschluss in einem Bürgerentscheid abgestimmt werden.¹⁷⁸²

Im Vorfeld dieses Bürgerentscheids gab es wieder eine Art Wahlkampf, in dem erneut zahlreiche Ideen diskutiert wurden. Die Gegner des Vorhabens hatten angesichts des Beginns des Bürgerbeteiligungsverfahrens am 12. Dezember 2001 die Bürgerinitiative „Stoppt den Stadtbahntunnel“ wiedergegründet und vertraten dabei erneut die These, dass eine rein oberirdische Entlastung der Kaiserstraße möglich sei.¹⁷⁸³ Außerdem wurde gefordert, „die Kaiserstraße vom übermäßigen Straßenbahnverkehr (...) durch die Rückverlegung der Quasi-Regionalbahnhöfe ‚Kaiserstraße‘ und ‚Mark[t]platz‘ dorthin, wohin sie gehören: an den Hauptbahnhof“ zu entlasten,¹⁷⁸⁴ Die Umsetzung dieser Idee hätte de facto die Zerschlagung des Karlsruher Modell bedeutet und wurde daher weder von der Stadtverwaltung noch von externen Experten ernsthaft verfolgt.

4.31.2 Das Konzept der drei Professoren Rothengatter, Scholl und Zumkeller

Ein weiterer Vorschlag wurde von drei Professoren der damaligen Universität Karlsruhe, den Herren Rothengatter, Scholl und Zumkeller, im Juli 2002 vorgestellt.¹⁷⁸⁵ Sie sprachen sich nicht gegen jede unterirdische Lösung an sich aus und verdammt die Kombilösung auch nicht vollständig, sondern hielten sie immerhin für eine bessere Alternative als eine reine Tunnellösung.¹⁷⁸⁶ Sie beurteilten die Kombilösung jedoch als nicht optimale Lösung und als

¹⁷⁷⁹ Vgl. <http://www.diekombiloesung.de>. Zugriff 13. Juni 2012.

¹⁷⁸⁰ Vgl. http://ka.stadtwiki.net/Kombilösung_Entstehungsgeschichte. Zugriff 14. August 2011.

¹⁷⁸¹ Vgl. http://ka.stadtwiki.net/Kombilösung_Vorhaben. Zugriff 19. Juni 2012.

¹⁷⁸² Vgl. http://ka.stadtwiki.net/kombilösung#Entstehungsgeschichte_der_Kombil.C3.B6sung. Zugriff 19. Juni 2012.

¹⁷⁸³ Vgl. http://www.stoppt-den-stadtbahntunnel.de/index_b.htm#Fehlplanung. Zugriff 14.08.2011.

¹⁷⁸⁴ Zitat http://www.stoppt-den-stadtbahntunnel.de/index_b.htm. Zugriff 19. Juli 2011.

¹⁷⁸⁵ Es handelte sich dabei um Prof. Dr. Dirk Zumkeller, Institut für Verkehrswesen, Prof. Dr. Bernd Scholl, Institut für Städtebau Landesplanung und Prof. Dr. Werner Rothengatter, Institut für Wirtschaftspolitik und Wirtschaftsforschung.

Vgl. Rothengatter, Werner; Scholl, Bernd; Zumkeller, Dirk: Denkschrift ÖPNV und Stadtentwicklung in der Stadt Karlsruhe. Karlsruhe 2002.

¹⁷⁸⁶ Vgl. ebd. S. 1.

nicht ausgereift,¹⁷⁸⁷ da die Kombilösung die Optimierung der Verkehrsabläufe des ÖPNV über die Ziele der Stadtentwicklung stelle.¹⁷⁸⁸

Sie räumten ein, dass eine durch die Kombilösung vollständig vom Straßenbahnverkehr befreite Kaiserstraße den Geschäften und Restaurationsbetriebe die Möglichkeit böte, ihre Wirtschaftsfläche zur Kaiserstraße hin auszudehnen und tagsüber die Aufenthaltsqualität in der Kaiserstraße steigern könnte.¹⁷⁸⁹ Sie sahen jedoch das Risiko, dass sich die Kaiserstraße außerhalb der Geschäftszeiten zu einem toten Schlauch entwickeln könnte, wofür sie Beispiele aus anderen Städten wie Köln heranzogen. Hingegen sei es für viele Menschen positiv, dass außerhalb der Geschäftszeiten die Straßenbahn als belebendes Element aufträte.¹⁷⁹⁰

Daher entwarfen sie auch eine rein oberirdische Lösung, die der Kombilösung insoweit entsprach, dass sie eine Straßenbahnstrecke in der Kriegsstraße bauen wollten, im Gegensatz zur Kombilösung aber die Straßenbahn in der Kaiserstraße oberirdisch beließ.¹⁷⁹¹

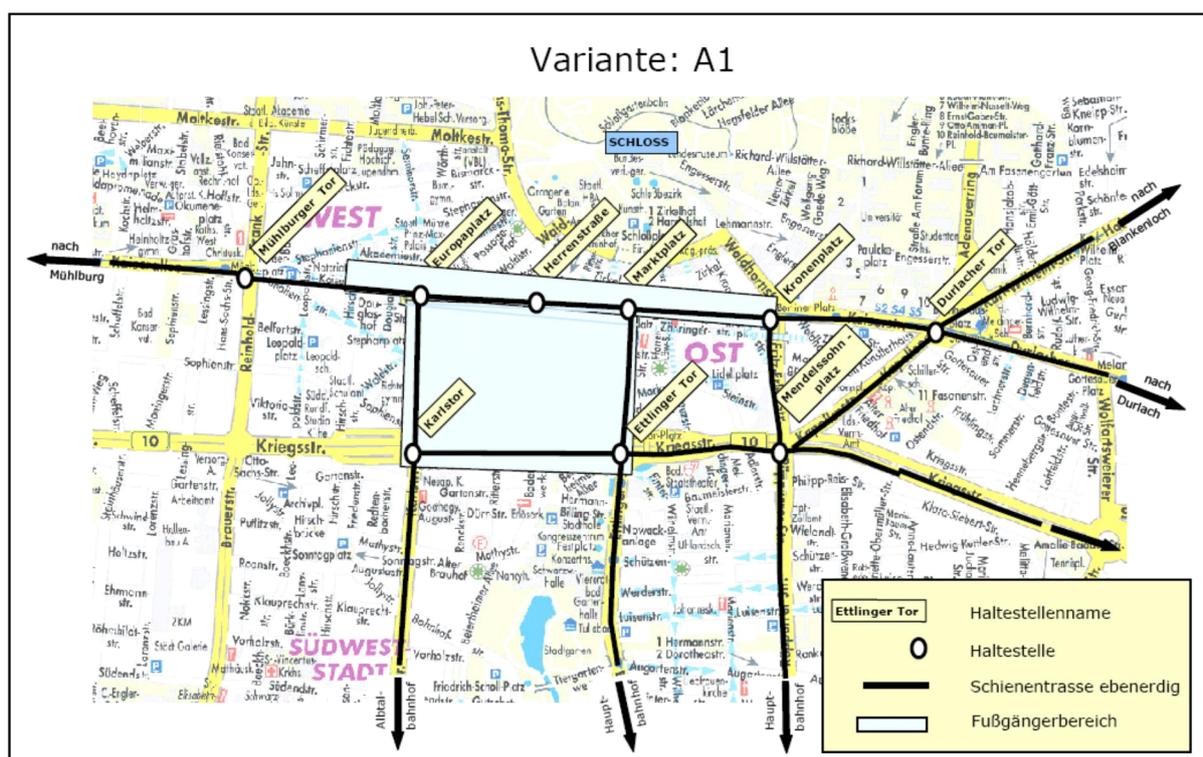


Abbildung 75: Variante A1 des Modells Rothengatter, Scholl, Zumkeller: Oberirdische Streckenführung¹⁷⁹²

1787 Vgl. ebd. S. 1.

1788 Vgl. ebd. S. 5.

1789 Vgl. ebd. S. 4.

1790 Vgl. ebd. S. 4.

1791 Vgl. ebd. S. 15 ff.

Darüber hinaus schlugen sie zusätzlich vor, dieses Netz durch einen Tunnel zu ergänzen. In diesen Tunnel sollten im Osten sowohl eine Straßenbahnstrecke aus der Kapellenstraße als auch aus der damaligen östlichen Kriegsstraße, der heutigen Ludwig-Erhard-Allee, eingeführt werden und den Mendelssohnplatz unterqueren. Vom Mendelssohnplatz aus sollte der Tunnel zum Ettlinger Tor weitergeführt werden, dann in nordwestliche Richtung verschwenkt werden und weiter zum Mühlburger Tor führen. Mit diesem Tunnel hätte, je nach exakter Lage, zum Beispiel der Ludwigsplatz oder der Stephanplatz durch eine unterirdische Haltestelle erschlossen werden können.¹⁷⁹³

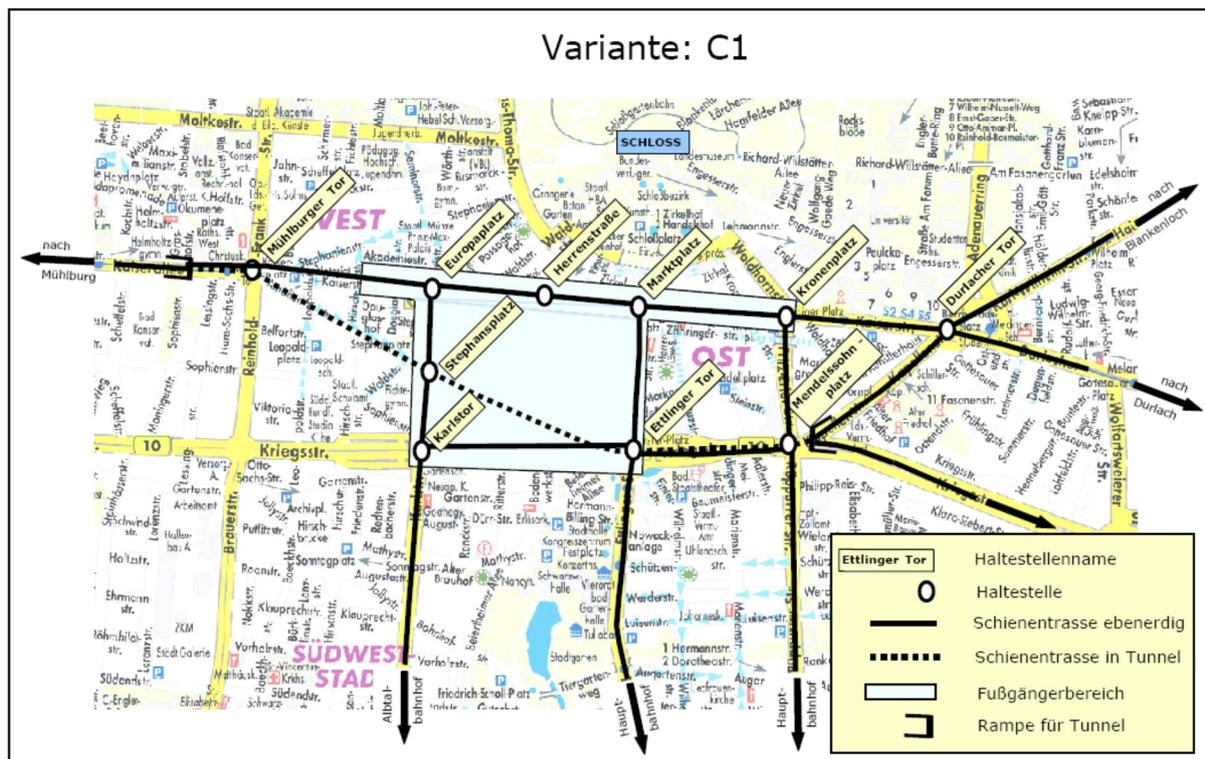


Abbildung 76: Variante C1 des Modells Rothengatter, Scholl, Zunkeller: Oberirdische Streckenführung, ergänzt um Tunnel Mendelssohnplatz – Mühlburger Tor¹⁷⁹⁴

Dieses Modell zeigt, dass die drei Hochschullehrer sich nicht grundsätzlich gegen jeden Tunnelplan aussprachen. Ebenso wenig lag es in ihrer Absicht, das Karlsruher Modell zu zerstören und die Kaiserstraße nur dadurch zu entlasten, dass die Zweisystemstadtbahnlinien

¹⁷⁹² Aus: ebd. S. 15.

¹⁷⁹³ Interview mit Prof. Dr. Werner Rothengatter am 25. Juli 2011.

Und Vgl. Rothengatter, Werner; Scholl, Bernd; Zunkeller, Dirk: Denkschrift ÖPNV und Stadtentwicklung in der Stadt Karlsruhe. Karlsruhe 2002. S. 16.

¹⁷⁹⁴ Aus: Rothengatter, Werner; Scholl, Bernd; Zunkeller, Dirk: Denkschrift ÖPNV und Stadtentwicklung in der Stadt Karlsruhe. Karlsruhe 2002. S. 16.

wieder über DB-Infrastruktur nur den Karlsruher Hauptbahnhof anfahren sollten. Sie wollten vor allem die Fixierung auf die Kaiserstraße aufbrechen.¹⁷⁹⁵

Pläne, die Kaiserstraße vom ÖPNV zu entlasten, indem die Regionallinien nicht mehr in die Innenstadt, sondern wieder über DB-Infrastruktur zum Karlsruher Hauptbahnhof fahren sollten, wodurch das Karlsruher Modell zerstört würde, sind mit den Planungen der drei Experten nicht in Einklang zu bringen. Sie wollten die Stadt weiterentwickeln und keinen Rückschritt.¹⁷⁹⁶

Die Idee eines Tunnels vom Mendelssohnplatz über das Ettlinger Tor zum Mühlburger Tor wurde jedoch zu spät präsentiert, um noch Eingang in die städtischen Planungen zu finden.

Was den Vorschlag einer Moderation durch eine „unabhängige Persönlichkeit mit hoher Fachkompetenz“¹⁷⁹⁷ angeht, erinnert dieser sehr an die Schlichtung zu Stuttgart 21 durch Heiner Geißler, jedoch wurde dieser Vorschlag zehn Jahre früher gemacht..

4.31.3 Der Bürgerentscheid zur Kombilösung

Im Unterschied zum Bürgerentscheid 1996 wurde der Bürgerentscheid 2002 nicht separat, sondern am 22. September 2002 zusammen mit der Bundestagswahl durchgeführt, was zu einer erheblich höheren Wahlbeteiligung (74 %) als 1996 führte. Von den 149.843 Wählern, die über die Kombilösung abstimmten, entschieden sich 82.473 Bürger – was 55,5 % entspricht – für die Kombilösung, 65.997 – 44,5 % – votierten dagegen.¹⁷⁹⁸

Von der höheren Wahlbeteiligung 2002 profitierten vor allem die Befürworter einer U-Strab. Die Zahl derer, die sich gegen eine Unterpflaster-Straßenbahn aussprachen, nahm lediglich um ca. 3.500 von ca. 62.500 Stimmen auf 66.000 zu, blieb also nahezu konstant, während sich die Stimmenzahl der Befürworter hingegen fast verdreifachte (von etwa 30.000 auf rund 82.500).

4.31.4 Realisierung der Kombilösung

Die Kombilösung wird umgesetzt. Nach der Bewilligung der Zuschüsse durch Bund und Land in Höhe von 80 % der förderfähigen Kosten wurden die Planungen vorangetrieben und

¹⁷⁹⁵ Interview mit Prof. Dr. Werner Rothengatter am 25. Juli 2011.

¹⁷⁹⁶ Vgl. Rothengatter, Werner; Scholl, Bernd; Zumkeller, Dirk: Denkschrift ÖPNV und Stadtentwicklung in der Stadt Karlsruhe. Karlsruhe 2002.

¹⁷⁹⁷ Zitat ebd. S. 19.

¹⁷⁹⁸ Vgl. http://www.stoppt-den-stadtbahntunnel.de/index_b.htm. Zugriff 14. August 2011.

am 21 Januar 2010 erfolgte der symbolische erste Spatenstich auf dem Karlsruher Europaplatz.¹⁷⁹⁹

2017 soll der Stadtbahntunnel unter der Kaiserstraße fertiggestellt sein,¹⁸⁰⁰ 2019 der Straßentunnel und die Straßenbahnstrecke in der Kriegsstraße.¹⁸⁰¹

Die Kosten der Maßnahme wurden im Lagebericht 2010 der für die Umsetzung der Kombilösung gegründeten Karlsruher Schieneninfrastruktur-Gesellschaft mbH (KASIG) auf 637,6 Mio. Euro geschätzt.¹⁸⁰²

4.32 Resümee der ÖPNV-Planungen in Karlsruhe

Bei Baubeginn der Kombilösung in der Karlsruhe Innenstadt 2010 lagen die ersten Überlegungen, Ende der 1940er und in den 1950er Jahre geäußert, über 50 Jahre zurück.

Wenn der erste Abschnitt der Kombilösung, der Stadtbahntunnel unter der Kaiserstraße im Jahr 2017 in Betrieb genommen wird, werden seit der ersten Präsentation von konkreten Planungen für eine Untertunnelung der Karlsruher Innenstadt durch einen Bahntunnel im Jahr 1966 ebenfalls rund 50 Jahre vergangen sein.

Auch verglichen mit anderen, teilweise weitaus komplizierteren und erheblich teureren Großprojekten in Deutschland ist dieser Zeitraum zwischen Planungsbeginn und Realisierung eines Infrastrukturvorhabens sehr groß.

Doch als mit dem Bau begonnen werden sollte, scheiterte die Stadtverwaltung 1996 mit ihren Plänen zur U-Strab zunächst einmal am Willen der Bürger, die sich in einem Bürgerentscheid gegen die Umsetzung der Pläne entschieden. Erst als sechs Jahre später, 2002, die Wünsche der Bevölkerung nach einer straßenbahnfreien Kaiserstraße und einer Straßenbahnstrecke in

¹⁷⁹⁹ Vgl. Karlsruher Versorgungs-, Verkehrs- und Hafen GmbH (Hrsg.): Hauptabteilung Rechnungswesen/Finanzen; Stabsstelle Öffentlichkeitsarbeit der KVVH u. a. (Red.): 2010. Dienstleistungen für tägliche Begeisterung. Geschäftsbericht der Karlsruher Versorgungs-, Verkehrs- und Hafen GmbH. Karlsruhe 2011. S. 48.

¹⁸⁰⁰ Vgl. <http://www.diekombiloesung.de/kombiloesung/projekt.html>. Zugriff 19. Juli 2012.

¹⁸⁰¹ Vgl. Karlsruher Versorgungs-, Verkehrs- und Hafen GmbH (Hrsg.): Hauptabteilung Rechnungswesen/Finanzen; Stabsstelle Öffentlichkeitsarbeit der KVVH u. a. (Red.): 2010. Dienstleistungen für tägliche Begeisterung. Geschäftsbericht der Karlsruher Versorgungs-, Verkehrs- und Hafen GmbH. Karlsruhe 2011. S. 45.

¹⁸⁰² Karlsruher Versorgungs-, Verkehrs und Hafen GmbH (Hrsg.), Hauptabteilung Rechnungswesen/Finanzen; Stabsstelle Öffentlichkeitsarbeit der KVVH u. a. (Red.): 2010. Dienstleistungen für tägliche Begeisterung. Geschäftsbericht der Karlsruher Versorgungs-, Verkehrs- und Hafen GmbH. Karlsruhe 2011. S. 50.

der Kriegsstraße berücksichtigt wurden, stimmten die Bürger in einem zweiten Bürgerentscheid dem Vorhaben zu.

Aber auch andere, kleinere ÖPNV-Bauvorhaben waren in Karlsruhe von großen Schwierigkeiten begleitet und benötigten viel Zeit für die Umsetzung. So betrug die gesamte Bauzeit der Straßenbahn durch die Waldstadt bis ins Europaviertel über 40 Jahre. Im Gegensatz zu den Zeiträumen der beiden vorher genannten Maßnahmen erscheinen die 18 Jahre, die im Falle der Straßenbahn durch Aue nach Wolfartsweier von der Idee bis zur Inbetriebnahme vergingen, eher kurz.

Die Idee einer straßenbahnfreien Fußgängerzone wurde 1968 in Entwürfen für eine Umgestaltung der Kaiserstraße im Auftrag der Werbegemeinschaft Karlsruhe e. V. wiederaufgenommen und durchdacht. Die Resultate ähnelten teilweise eher einer gigantischen Einkaufspassage oder einem Einkaufszentrum als einem städtischen Boulevard.

Obwohl sie nicht umgesetzt wurden, waren diese Planungen dennoch von großer Bedeutung für Karlsruhe, denn diese Pläne bewogen Oberbürgermeister Klotz, die U-Strab-Planungen der Stadt Karlsruhe einzuleiten, auch wenn der von Klotz vorgesehene Realisierungszeitraum bis 1973 oder 1975 sich als nicht umsetzbar herausstellte. Spätestens seit 1968 stand die U-Strab auf der Agenda der Stadtverwaltung Karlsruhe.

Aber ab der U-Strab-Untersuchung von 1971 stand bei allen folgenden Karlsruher Planungen für eine U-Strab-Lösung neben der Entlastung der Kaiserstraße ein anderer Zweck im Vordergrund. Zwar sollte die Kaiserstraße vom Straßenbahnverkehr entlastet werden, das Hauptziel war jedoch die Schaffung von mindestens einer zusätzlichen Ost-West-Achse zur Kapazitätserweiterung durch die Aufnahme weiterer Straßen- und Stadtbahnlinien, um umsteigefreie Direktverbindungen aus der Region anbieten und die daraus resultierenden Verkehre bewältigen zu können. Die Stadtentwicklung nach Süden oder die Aufwertung der Kaiserstraße waren für die Stadtverwaltung lediglich Nebenziele oder Nebeneffekte, wenn auch willkommen und beabsichtigt.

In dem Gutachten der WIBERA, in dem zum ersten Mal Mitte der 1960er Jahre konkretere Ideen für eine U-Strab präsentiert wurden, war auch schon von Karlsruher Planungen für Straßenbahnverbindungen zwischen Stadt und Region – der südlichen und der nordwestlichen Hardt sowie dem Pfinztal – die Rede. Dabei beurteilte die WIBERA die regionalen und zahlreiche innerstädtische Straßenbahnlinien jedoch als unwirtschaftlich. Deswegen präsentierte Oberbürgermeister Klotz das Gutachten nie der Öffentlichkeit. Die Tunnelpläne

der WIBERA sollten vor allem die Kaiserstraße vom oberirdischen Straßenbahnverkehr befreien.

Erstaunlich ist auch die Vielfalt der Planungen und Konzepte, die teils im Auftrag der Stadt Karlsruhe, teils in Eigeninitiative erstellt wurden. In diesen wurden im Lauf der Jahre von den unterschiedlichsten Experten Modelle vorgestellt. Dabei wurde von Vollbahnsystemen über U-Bahn-Systeme bis hin zu Lösungsmöglichkeiten ganz ohne unterirdische Bauwerke diverse Möglichkeiten erdacht und analysiert.

5 Die Stadtbahn auf DB-Infrastruktur – Mischbetrieb zwischen Vollbahn und Stadtbahn

5.1 Die Hardtbahn Karlsruhe – Neureut – Eggenstein-Leopoldshafen – Linkenheim-Hochstetten: Die erste Stadtbahn auf Bundesbahngleisen

5.1.1 Die Vorgeschichte bis zum Ende des II. Weltkriegs

Die erste Nord-Süd-Bahnlinie, die Karlsruhe anschloss, war die 1843 fertiggestellte Strecke der Badischen Staatsbahn von Mannheim über Heidelberg (dieser erste Streckenabschnitt wurde 1840 eingeweiht) nach Karlsruhe.¹⁸⁰³ 15 Jahre später, 1868, wurde der Bau einer weiteren Verbindung zwischen Karlsruhe und Mannheim in Angriff genommen. Die Stadt Mannheim verfolgte mit dieser Strecke die Absicht, rheinnahe Gemeinden wie Schwetzingen und Hockenheim besser anzuschließen.¹⁸⁰⁴ Ab Graben wurde die Strecke Richtung Süden weiter entlang den nordwestlichen Hardtgemeinden Linkenheim, Leopoldshafen, Eggenstein und Neureut nach Karlsruhe geführt.¹⁸⁰⁵ Innerhalb von Karlsruhe fuhren die Züge durch die heutige Erzbergerstraße¹⁸⁰⁶ und wurden von Westen in den damaligen Hauptbahnhof geführt.¹⁸⁰⁷

1870 wurde die Strecke eingeweiht, und schon bald stellte man Nachteile dieser Streckenführung fest. Durch die Einführung in den Karlsruher Hauptbahnhof über Westen musste man nicht nur mit allen Zügen weiter Richtung Süden oder Westen im Karlsruher Hauptbahnhof „Kopf machen“¹⁸⁰⁸, lange Züge mussten dazu aufgrund der Gleislängen im

¹⁸⁰³ Vgl. Stadtarchiv Karlsruhe, Verkehrsbetriebe Karlsruhe (Hrsg.); Koch, Manfred (Hrsg.): Mit Beiträgen von: Bindewald, Klaus; Ludwig, Dieter; Stammler, Horst u. a.: Unter Strom. Geschichte des öffentlichen Nahverkehrs in Karlsruhe. Veröffentlichungen des Karlsruher Stadtarchivs, Bd. 20. Karlsruhe 2000. S. 127.

¹⁸⁰⁴ Vgl. ebd. S. 129.

¹⁸⁰⁵ Vgl. ebd. S. 129.

¹⁸⁰⁶ D. h. also genau dort, wo heute die Straßenbahnen der Straßenbahnlinie 3 durch die Erzbergerstraße zur Endhaltestelle „Nordstadt“ fahren. Der Grünstreifen ist also dadurch entstanden, dass die Bahntrasse 1913 nach Einweihung des neuen Karlsruher Hauptbahnhofs abgebaut wurde.

Vgl. VBK – Verkehrsbetriebe Karlsruhe GmbH (Hrsg.): Stabsstelle Marketing/Öffentlichkeitsarbeit und Abteilung Betriebswirtschaft der VBK – Verkehrsbetriebe Karlsruhe GmbH: 24 h. Mobilität verbindet. Geschäftsbericht 2005 der VBK – Verkehrsbetriebe Karlsruhe GmbH. Karlsruhe 2006. S. 30.

¹⁸⁰⁷ Vgl. Stadtarchiv Karlsruhe, Verkehrsbetriebe Karlsruhe (Hrsg.): Koch, Manfred (Hrsg.): Mit Beiträgen von: Bindewald, Klaus; Ludwig, Dieter; Stammler, Horst u. a.: Unter Strom. Geschichte des öffentlichen Nahverkehrs in Karlsruhe. Veröffentlichungen des Karlsruher Stadtarchivs, Bd. 20. Karlsruhe 2000. S. 129.

¹⁸⁰⁸ Vgl. ebd. S. 129.

Unter Kopf machen versteht man den Wechsel der Fahrtrichtung eines Zuges nach einem Halt, durch Wechsel des Lokomotivführers auf eine andere (dort angekuppelte) Lok oder auf einderen Führerstand in einem Trieb- oder Steuerwagen.

Bahnhof auch noch geteilt werden,¹⁸⁰⁹ was zu zusätzlichen Verzögerungen führte, beispielsweise auch beim Nachschub für die kämpfende Truppe im deutsch-französischen Krieg 1870/71, was insbesondere für das Militär problematisch war.¹⁸¹⁰

Daraufhin wurde 1895, wie 1892 zwischen dem Königreich Preußen und das Großherzogtum Baden vereinbart, eine zweite Bahnlinie zwischen Mannheim und Karlsruhe auf der heutigen Trasse über Graben, Friedrichstal, Blankenloch und Hagsfeld nach Karlsruhe gebaut, die Richtung Süden weiter über Rastatt und die Rheinbrücke bei Wintersdorf ins Elsass nach Roeschwoog führte.¹⁸¹¹ Diese sogenannte „strategische Bahnlinie“¹⁸¹² übernahm sofort eine bedeutende Funktion sowohl für den Nah- und den Regional- als auch für den Fern- und den Güterverkehr.

Die Hardtbahn hingegen hatte seither nur noch eine relativ geringe Bedeutung für den Nahverkehr zwischen Karlsruhe und Graben. Seit der Fertigstellung der strategischen Bahnlinie war die Hardtbahn ständig existenziell gefährdet.

Daher gab es, so schreibt Bindewald in seiner Publikation „Die Albtalbahn: Geschichte mit Zukunft“, schon ab 1901 Bestrebungen, zumindest einen Teil der Trasse der Hardtbahn für eine Straßenbahnverbindung nach Neureut zu nutzen.¹⁸¹³

Der langjährige Stellvertreter Dieter Ludwigs, Georg Drechsler hingegen datiert den Beginn dieser Bemühungen erst auf 1913.¹⁸¹⁴ Dies klingt insofern logisch, da damals als Folge der

¹⁸⁰⁹ Vgl. Pressemeldung der Gemeinde Eggenstein-Leopoldshafen vom 07. Juli 2010. („Mit freundlicher Genehmigung der BNN“) Internet: http://www.egg-leo.de/wDeutsch/pressemeldungen/pressemeldung_detail.php?Id=83029982. Zugriff 12.06.2012.

¹⁸¹⁰ Vgl. Stadtarchiv Karlsruhe, Verkehrsbetriebe Karlsruhe (Hrsg.): Koch, Manfred (Hrsg.): Mit Beiträgen von: Bindewald, Klaus; Ludwig, Dieter; Stammler, Horst u. a.: Unter Strom. Geschichte des öffentlichen Nahverkehrs in Karlsruhe. Veröffentlichungen des Karlsruher Stadtarchivs, Bd. 20. Karlsruhe 2000. S. 129

¹⁸¹¹ Vgl. ebd. S. 131.

¹⁸¹² Vgl. VBK – Stadtwerke Karlsruhe – Verkehrsbetriebe (Städtische Verkehrsbetriebe Karlsruhe), AVG Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH, TBB Turmbergbahn Durlach AG (Hrsg.), redaktionelle Bearbeitung Walter Röhrig: Die Karlsruher Verkehrsbetriebe. Eine Chronik und ein Rechenschaftsbericht. Karlsruhe 1973. S. 11.

Und vgl. Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (Hrsg.): Geyer, Wolfram Christian: Die Karlsruher Lokalbahn. Vom Lobberle zur Stadtbahn – von Spöck nach Durmersheim. Unter Mitarbeit von Bindewald, Klaus; Honervogt, Ulrich u. a. Heidelberg – Ubstadt-Weiher – Basel 2006. S. 16

¹⁸¹³ Vgl. Bindewald, Klaus: Die Albtalbahn: Geschichte mit Zukunft. Von der Schmalspurbahn zur modernen Stadtbahn. Ubstadt-Weiher 1998. S. 107.

¹⁸¹⁴ Vgl. Drechsler, Georg: Weitere Straßenbahn-Neubaustrecke in Karlsruhe. S. 3. In: Der Stadtverkehr. Heft 1/1980. Freiburg 1980. S. 3 -6.

Auch Iffländer ermittelte 1913 als Beginn dieser Planungen. Vgl. Iffländer, Helmut: Die Albtalbahn. Von der Bimmelbahn zum modernen Nahverkehrsbetrieb. München 1987. S. 148.

Einweihung des neuen Hauptbahnhofs die Eisenbahnstrecke durch die Erzbergerstraße stillgelegt worden und somit theoretisch für eine Straßenbahnlinie frei geworden war.

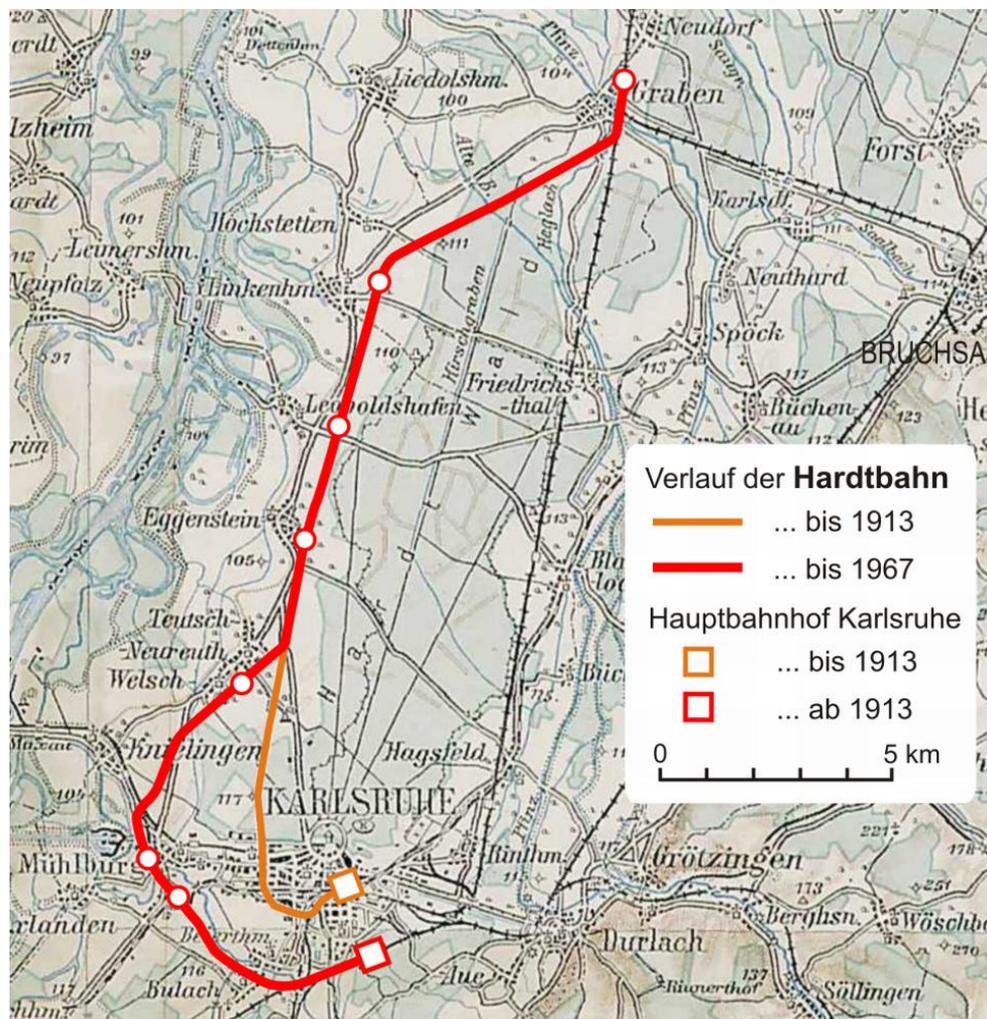


Abbildung 77: Verlauf der Hardtbahn bis 1967¹⁸¹⁵

Der Bürgerausschuss von Karlsruhe hatte 1914 diesen Plänen zugestimmt, wegen des Ausbruchs des ersten Weltkriegs wurden sie jedoch nicht mehr weiterverfolgt.¹⁸¹⁶

In seiner Ansprache anlässlich der Eröffnung der Nordbahn vom Klinikum bis zur Haltestelle Haus Bethlehem 1975 ging auch der damalige Karlsruher Oberbürgermeister Otto Dullenkopf auf diese Vorgeschichte ein: „Kaum je hat es ein Bauvorhaben gegeben, das eine so lange Vorgeschichte hat. Schon um die Jahrhundertwende bemühten sich die Gemeinden der nordwestlichen Hardt bei der Stadt Karlsruhe um die Errichtung einer direkten

¹⁸¹⁵ Aus: <http://de.wikipedia.org/wiki/Hardtahn>. Ersteller: Lencer. http://de.wikipedia.org/wiki/File:Verlaufskarte_Hardtahn_bis_1967.jpg. Zugriff 07. August 2010.

¹⁸¹⁶ Vgl. Bindewald, Klaus: Die Albtalbahn: Geschichte mit Zukunft. Von der Schmalspurbahn zur modernen Stadtbahn. Ubstadt-Weiher 1998. S. 107.

Bahnverbindung mit der Stadt, nachdem die frühere Lokalbahn wegen der Verlegung des Karlsruher Hauptbahnhofs stillgelegt worden war.¹⁸¹⁷

5.1.2 Nach dem II. Weltkrieg: Verkehrsprobleme auf der Hardt

Bereits unmittelbar nach Ende des zweiten Weltkriegs, 1947, wurde seitens des Landkreises Karlsruhe überlegt, ob man das sogenannte „Lobberle“, das vor dem Krieg auf der östlichen unteren Hardt über Blankenloch und Friedrichstal bis Spöck (siehe Kapitel 3.6.1) gefahren war, auf dem Streckenabschnitt Karlsruhe Hauptfriedhof – Hagsfeld – Blankenloch – Spöck wieder in Betrieb nehmen und als Ringbahn über die westliche Hardt nach Karlsruhe zurückführen sollte, wodurch man neben dem Anschluss an die westliche Hardt auch noch eine Querverbindung zwischen westlicher und östlicher unterer Hardt erhalten hätte.¹⁸¹⁸ Landrat Groß führte laut den BNN später aus, man habe „aus verständlichen Gründen (...) zum damaligen Zeitpunkt diese Pläne nicht verwirklichen können.“¹⁸¹⁹

Ab 1948/49 machte man sich erneut über die Zukunft der Hardtbahn und die verkehrliche Erschließung der nordwestlichen Hardtgemeinden Gedanken.¹⁸²⁰

In der Gemeinderatssitzung des Gemeinderats der Stadt Karlsruhe am 5. März 1957 begründete Stadtrat Gutmann seine Bedenken gegenüber der vorgeschlagenen Renovierung der Albtalbahn (siehe Kapitel 3.1.9).¹⁸²¹ Er fürchtete, dass als Folge der Umsetzung dieser Umgestaltung sofort „die Hardtgemeinden, so z. B. Neureut und Eggenstein (...) auch an die Stadt herantreten würden und eine bessere Verkehrsverbindung verlangten.“¹⁸²²

Oberbürgermeister Klotz bemerkte, dass Stadtrat Gutmann „auch das Problem der Hardtgemeinden angeschnitten“ habe.¹⁸²³ Klotz antwortete, dass die Konzessionen im Bereich

¹⁸¹⁷ Zitat BNN: „Straßenbahnlinie in der Nordweststadt gestern eingeweiht: Beweis für die Förderung des Nahverkehrs. Neben Musik, Fahnen und feierlichen Reden auch ‚gemischte Bürgergefühle‘“; Karlsruhe, 15. November 1975. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/58, Nordbahn. Ordner 2.

¹⁸¹⁸ Vgl. BNN, Ettliger Ausgabe: „Verkehrsprobleme des Landkreises blinken auf. Ein Interview mit Landrat Groß – Ausbau der Albtalbahnstrecke – (...) ‚Nordtangente‘-Krieg beendet.“ Karlsruhe, 11. Oktober 1962. AVG-Registatur. Aktenzeichen 377.4, VI. BA – Pressemeldungen.

¹⁸¹⁹ Zitat ebd.

¹⁸²⁰ Vgl. Durlacher Tageblatt: „Vollversammlung des Kreistages Karlsruhe. Landrat Groß bejaht das Projekt einer Hardtbahn.“ Karlsruhe, Freitag, 09. November 1962. AVG-Registatur. Aktenzeichen 377.2, VI. BA – Planung für die Umgestaltung der Ittersbacher Strecke.

¹⁸²¹ Vgl. Protokoll vom 15. März 1957 der Gemeinderatssitzung am 1. März 1957. S. 15. Stadtarchiv Karlsruhe. H.-Reg A. Nr. 530. Heft 4. Stadt Karlsruhe: 8 wirtschaftliche Unternehmen. 83 Privatbahnen und Kleinbahn. 831 Albtalbahn-Verkehrsgesellschaft mbH. Erwerb durch die Stadt Karlsruhe.

¹⁸²² Zitat ebd. S. 15.

¹⁸²³ Zitat ebd. S. 16.

der Hardtgemeinden „an Bundesbahn und Bundespost vergeben“ seien.¹⁸²⁴ Außerdem verwies er darauf, dass die Hardtgemeinden noch nicht auf die Stadtverwaltung zugekommen seien. „Wenn dieser Fall eintrete, werde man mit ihnen sprechen, wie man mit Forchheim verhandele, das auch bedient werde, obwohl es fraglich wäre ob man hier [d. h. auf der unteren Hardt] eine Konzession gegenüber der Bundesbahn und der Bundespost bekomme.“¹⁸²⁵

Diese Äußerung des Stadtrates Gutmann sowie die Antwort von Klotz zeigen, dass zu dieser Zeit das Problem der Verkehrsanbindung der Hardtgemeinden in den Köpfen der Politiker zumindest latent vorhanden war und sich die Kommunalpolitik in unregelmäßigen Abständen damit auseinandersetzte, wenn auch noch eher plan- und konzeptlos. Eines steht jedoch fest: Man war mit dem vorhandenen Angebot der Bundesbahn und der Bundespost nicht sehr zufrieden.

Die ersten konkreten Überlegungen und Pläne zu einer HVG¹⁸²⁶ waren dann im August 1962 im Rahmen einer Ausstellung „Karlsruhe plant und baut für seine Bürger“ im Bürgersaal des Karlsruher Rathauses der Öffentlichkeit präsentiert worden.¹⁸²⁷ Dabei wurden erste Planungen für die Nordbahn Karlsruhe – Leopoldshafen¹⁸²⁸ und auch zur Ringlinie Karlsruhe – Leopoldshafen – Kernforschungszentrum – Büchig – Hagsfeld,¹⁸²⁹ die später auch Prof. Leutzbach in sein Gutachten einbezogen hat,¹⁸³⁰ gezeigt.

Anlässlich dieser Ausstellung mahnte Oberbürgermeister Klotz schon zu diesem Zeitpunkt, dass angesichts der bestehenden Gemarkungsgrenzen eine große Lösung für die

¹⁸²⁴ Zitat ebd. S. 16.

¹⁸²⁵ Zitat ebd. S. 16.

¹⁸²⁶ Hardt-Verkehrs-Gesellschaft mbH, analog zur Albthal-Verkehrs-Gesellschaft mbH.

Laut dem früheren kaufmännischen Leiter der AVG, Rupert Bruder, wurde diese Option bei der AVG vor Abschluss der Verträge zum Weiterbau der Hardtbahn Anfang der 1980er Jahre diskutiert. Man kam jedoch zu dem Ergebnis, dass eine zweite Firma nur unnötige Kosten verursachen würde, aber keine Vorteile böte, insbesondere, da die Hardtbahn zusammen mit der Albthalbahn mit einer Linie gefahren werden sollte.

Interview mit Rupert Bruder am 15. Juli 2012.

¹⁸²⁷ Vgl. BNN Ettlinger Ausgabe: „Nach dem Vorbild der AVG: Nahverkehrsbahn Hardt in greifbare Nähe gerückt. Zuschüsse aus dem Mehraufkommen der Mineralölsteuer erwartet.“ Karlsruhe, 15. August 1967. Archiv Bindewald.

¹⁸²⁸ Vgl. Verkehrsbetriebe Karlsruhe: Aktenvermerk einer zeitlichen Darstellung zur Nordbahn. Karlsruhe 1973. S. 1. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/58, Nordbahn. Ordner 2.

¹⁸²⁹ Vgl. Bindewald, Klaus: Chronik 2009 des Verkehrswesens in der Region Karlsruhe. Bad Herrenalb 2010. S. 25.

¹⁸³⁰ Vgl. Leutzbach, Wilhelm u. a.: Untersuchung über den öffentlichen Nahverkehr im Raume Karlsruhe zwischen der Stadt Karlsruhe und den Gemeinden der unteren Hardt. Teil I: Verkehrsuntersuchung untere Hardt. Karlsruhe 1970. S. 3 ff.

Verkehrsplanung auf der Hardt nur durch die Einigkeit aller Beteiligten erzielbar sei.¹⁸³¹ Er äußerte gleichzeitig seine Sorge über die Verkehrsverhältnisse auf der nördlichen Hardt und belegte dieses mit den dauernden Klagen über die schlechten Verkehrsverbindungen, die der Stadt Karlsruhe von Bewohnern der Hardtgemeinden zuzingen.¹⁸³² Angesichts der zu erwartenden Bevölkerungszunahme sah Klotz ein ausreichendes Potenzial für Schienenstrecken von Karlsruhe nach Norden, westlich und östlich des Hardtwalds.¹⁸³³

Die Planungen sahen vor, dass die Straßenbahn auf einer neu zu bauenden Strecke über den alten Flugplatz fahren, anschließend Neureut südöstlich passieren, Eggenstein und Leopoldshafen an den ÖPNV anschließen und in Linkenheim enden sollte. Die östliche, ebenfalls neu zu bauende Strecke sollte über Hagsfeld, Büchig und Blankenloch bis nach Friedrichstal führen. Zum Anschluss des Kernforschungszentrums war eine Querverbindung entlang der Straße Leopoldshafen – Blankenloch geplant.¹⁸³⁴

Im Oktober 1962 nannte der Karlsruher Landrat Groß die Verkehrsverhältnisse auf der unteren Hardt in einem Interview „untragbar“¹⁸³⁵ und begrüßte die Pläne zur Schaffung einer HVG analog zur AVG.¹⁸³⁶ Die BNN zitierten Landrat Groß weiter: „Den Monopolinhabern Bundespost und Bundesbahn würden vor allem zur Bedienung des Stoßverkehrs in den Hauptverkehrszeiten die notwendigen Omnibusse fehlen.“¹⁸³⁷ Groß schränkte jedoch ein, dass die Verwirklichung dieser Pläne zur Realisierung der HVG natürlich auch „einen Haufen Geld kosten“¹⁸³⁸ würde. Letztendlich stellte er klar, dass es ihm lieber wäre, wenn Bundesbahn und Bundespost das Verkehrsaufkommen auf der Hardt befriedigend bewältigen würden,¹⁸³⁹ dass „man aber durchaus nicht daran interessiert [sei], Gelder aufzubringen“.¹⁸⁴⁰

Etwa vier Wochen später relativierte er im Rahmen einer Kreistagsitzung seine Aussagen teilweise wieder, teilweise verstärkte er sie noch: Er verkündete, dass das Projekt der

¹⁸³¹ Vgl. BNN: ‚„Unabhängig von Gemarkungsgrenzen‘. Folgt die HVG der AVG? Oberbürgermeister Klotz: ‚Große Lösung ist nur durch Einigkeit aller erzielbar‘. Karlsruhe, 18. August 1962. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/58.1. Nordbahn. Zeitungsausschnitte.

¹⁸³² Vgl. ebd.

¹⁸³³ Vgl. ebd.

¹⁸³⁴ Vgl. ebd.

¹⁸³⁵ Zitat BNN, Ettliger Ausgabe: ‚Verkehrsprobleme des Landkreises blinken auf. Ein Interview mit Landrat Groß – Ausbau der Albtalbahnstrecke – (...) ‚„Nordtangente“-Krieg beendet.‘ Karlsruhe, 11. Oktober 1962. AVG-Registatur. Aktenzeichen 377.4, VI. BA – Pressemeldungen.

¹⁸³⁶ Vgl. ebd.

¹⁸³⁷ Zitat ebd.

¹⁸³⁸ Zitat ebd.

¹⁸³⁹ Vgl. ebd.

¹⁸⁴⁰ Zitat ebd.

Hardtbahn-Verkehrs-Gesellschaft noch nicht diskussionsreif sei.¹⁸⁴¹ Der badische Landsmann zitiert Groß weiter: „man werde das Problem vor allem mit Bundesbahn und Bundespost besprechen müssen, denn die jetzige Situation des Berufsverkehrs sei oft nicht mehr menschenwürdig.“¹⁸⁴²

Auch mehrere Kreistagsabgeordnete forderten die Gründung der HVG.¹⁸⁴³ Der Kreistagsabgeordnete Meinzer (FDP) setzte sie in direkten Zusammenhang mit der Strecke Busenbach – Ittersbach, auf der „etwas geschehen müsse, aber auch in der nördlichen Hardt (...) [sei] ein ähnliches Projekt notwendig“.¹⁸⁴⁴

Am 16. Januar 1963 erfolgte eine weitere Besprechung im Landratsamt Karlsruhe mit Vertretern der Hardtgemeinden Neureut, Eggenstein, Leopoldshafen, Linkenheim, Hochstetten, Liedolsheim, Rußheim, Graben, Blankenloch, Friedrichstal und Spöck.¹⁸⁴⁵ Kurz darauf forderten die Bürgermeister der unteren Hardtgemeinden in einer Fahrplankonferenz von Bundesbahn und Bundespost erneut eine Verbesserung der Verkehrsverbindungen zwischen der unteren Hardt und Karlsruhe.¹⁸⁴⁶

Einige Zeit später, in der Haushaltssitzung des Kreistags am 4. März 1963, setzte sich Landrat Groß wieder von dem Projekt HVG ab. Er erklärte, wie die BNN berichteten, „daß sich zunächst rechtliche Schwierigkeiten ergeben würden, da die beiden Konzessionsträger Bundespost und Bundesbahn zu erkennen gegeben hätten, daß sie auf ihre Rechte nicht verzichten würden.“¹⁸⁴⁷ Außerdem hätten sie zugesagt, dass sie alle „berechtigten Verkehrswünsche“¹⁸⁴⁸ der Hardtgemeinden erfüllen wollten und eine Verkehrsbedienung, wie sie durch die AVG im Albatal erbracht werde, entstehen werde.¹⁸⁴⁹

¹⁸⁴¹ Vgl. Badischer Landsmann: „Diskussion um Strecke Busenbach – Ittersbach. Der Kreistag verabschiedete den Nachtragshaushaltsplan.“ Ettlingen, 13. November 1962. AVG-Registatur. Aktenzeichen 377.4, VI. BA – Pressemeldungen.

¹⁸⁴² Zitat ebd.

¹⁸⁴³ Vgl. ebd.

¹⁸⁴⁴ Zitat ebd.

¹⁸⁴⁵ Vgl. Verkehrsbetriebe Karlsruhe: Aktenvermerk einer zeitlichen Darstellung zur Nordbahn. Karlsruhe 1973. S. 1. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/58, Nordbahn. Ordner 2.

¹⁸⁴⁶ Vgl. Bindewald, Klaus: Chronik 2009 des Verkehrswesens in der Region Karlsruhe. Bad Herrenalb 2010. S. 25.

¹⁸⁴⁷ Zitat BNN, Ettlinger Ausgabe: „Größter Etat des Landkreises nach dem Kriege. 25Millionen-Haushalt des Landkreises von allen Fraktionen des Kreistages gebilligt – Kreisumlage wurde auf 24 % festgesetzt.“ Karlsruhe, 05. März 1963. AVG-Registatur. Aktenzeichen 377.4, VI. BA – Pressemeldungen.

¹⁸⁴⁸ Zitat ebd.

¹⁸⁴⁹ Vgl. ebd.

Des Weiteren schreckte ihn (vor allem), dass für die Finanzierung der HVG wohl etliche Millionen aufzubringen wären, wobei er davon ausging, dass sich das Land wohl, anders als bei der AVG, nicht an der Finanzierung der neuen HVG beteiligen würde.¹⁸⁵⁰ „Da die Kosten der HVG auch nicht allein von der Stadt Karlsruhe aufgebracht würden“,¹⁸⁵¹ müssten sich Gemeinden und der Landkreis wohl in größerem Umfang finanziell beteiligen als bei der Renovierung der Albtalbahn und der Gründung der AVG.¹⁸⁵²

Die Allgemeine Zeitung stellte ein paar Tage später diese Äußerung von Landrat Groß als „ernste Bedenken gegen [die] geplante Hardtbahn“ dar.¹⁸⁵³ Der Autor führt in diesen Artikel aus, dass, verglichen mit dem Albtal, andere Verkehrsverhältnisse vorlägen, denn durch die Bundesbahnlinien Karlsruhe – Bruchsal, Karlsruhe – Blankenloch – Graben und Karlsruhe – Eggenstein – Graben wäre ein relativ dichtes Eisenbahnnetz zur Erschließung vorhanden. Weiterhin wurde darauf verwiesen, dass auf Initiative des Landkreises Fahrplanverbesserungen im Omnibusverkehr ab dem Sommerfahrplan 1963 umgesetzt werden sollten. Erst danach könne man entscheiden, ob neben den Bundesbahnlinien auf der Schiene und den Buslinien von Bahn und Post noch ein drittes Verkehrsmittel, nämlich eine schienengebundene kommunale Hardtbahn überhaupt erforderlich wäre,¹⁸⁵⁴ zumal weder Bundesbahn noch Bundespost auf ihre Konzessionen verzichten wollten,¹⁸⁵⁵ wie auch schon die BNN berichtet hatten.¹⁸⁵⁶

Im April und Mai 1963 beauftragten die Gemeinden Neureut und Leopoldshafen jeweils die Erstellung von Flächennutzungsplänen. In diesen Plänen wurden auch Trassen, im Norden bis einschließlich Linkenheim für den Anschluss der Gemeinden an das Karlsruher Straßenbahnnetz berücksichtigt.¹⁸⁵⁷

¹⁸⁵⁰ Vgl. ebd.

¹⁸⁵¹ Zitat ebd.

¹⁸⁵² Vgl. ebd.

¹⁸⁵³ Zitat Allgemeine Zeitung: „Ernste Bedenken gegen geplante Hardtbahn. Sommerfahrplan von Bahn und Post soll Verbesserung bringen.“ Ohne Ortsangabe, 09. März 1963. Archiv Bindewald.

¹⁸⁵⁴ Vgl. ebd.

¹⁸⁵⁵ Vgl. Allgemeine Zeitung: „Ernste Bedenken gegen geplante Hardtbahn. Sommerfahrplan von Bahn und Post soll Verbesserung bringen.“ Ohne Ortsangabe, 09. März 1963. Archiv Bindewald.

¹⁸⁵⁶ Vgl. BNN, Ettlinger Ausgabe: „Größter Etat des Landkreises nach dem Kriege. 25Millionen-Haushalt des Landkreises von allen Fraktionen des Kreistages gebilligt – Kreisumlage wurde auf 24 % festgesetzt.“ Karlsruhe, 05. März 1963. AVG-Registatur. Aktenzeichen 377.4, VI. BA – Pressemeldungen.

¹⁸⁵⁷ Vgl. Aktenvermerk „Nordbahn“ Entwurf. Karlsruhe, 22. Oktober 1975. S. 5. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/58, Nordbahn. Ordner 2.

1965 verhandelten die VBK erstmals mit dem Stadtplanungsamt Karlsruhe, die Trasse für die Nordbahn zwischen Nordweststadt und altem Flughafen frei zu halten.¹⁸⁵⁸

Am 30. November desselben Jahres schlug der SPD-Kreisrat Wolfgang Nagel aus Linkenheim im Kreistag des Landkreises Karlsruhe einen „Gemeinschaftsbetrieb Straßenbahn – Bundesbahn“¹⁸⁵⁹ auf der Hardt vor¹⁸⁶⁰ – ein Gedanke, den sein Freund Klaus Burgstahler entwickelt habe¹⁸⁶¹ –, für den „unter dem Namen HVG im Gemeinschaftsverkehr, also im Zusammenwirken der Stadt Karlsruhe mit der Deutschen Bundesbahn, eine Lösung gefunden werden“¹⁸⁶² könne.

Das war die erste öffentliche Präsentation dieser Idee – eine Variation „ähnlicher Projekte“,¹⁸⁶³ die in der Vergangenheit schon diskutiert worden waren –, mit DB-Zügen und Straßenbahnen auf einem gemeinsamen Gleis zu fahren. Um Geld zu sparen, sollten die Straßenbahnen im Mischbetrieb die Infrastruktur der Eisenbahn mitbenutzen.¹⁸⁶⁴

Die Deutsche Bundesbahn beantragte bei einer Besprechung im Februar 1966 im zuständigen Ministerium in Stuttgart die Einstellung des Personenverkehrs auf der Hardtbahn,¹⁸⁶⁵ da die Fahrgastzahlen seit Anfang der 1950er Jahre stetig gesunken seien.¹⁸⁶⁶

Im darauf folgenden November sagte der Karlsruher Landrat Groß, anlässlich eines Vortrags vor der Kolpingfamilie Busenbach, dass Teile des Landkreises, wie etwa die nördliche Hardt, unter einer regelrechten Beförderungsnot litten und dass die vorhandenen Busse der Bundesbahn und der Bundespost dem Andrang nicht gewachsen seien. Eine Lösung ähnlich der AVG erfordere aber einen Betrag von 15 Millionen DM.¹⁸⁶⁷

¹⁸⁵⁸ Vgl. Verkehrsbetriebe Karlsruhe: Aktenvermerk einer zeitlichen Darstellung zur Nordbahn. Karlsruhe 1973. S. 1. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/58, Nordbahn. Ordner 2.

¹⁸⁵⁹ Zitat BNN: „Neuer Vorstoß für eine ‚Hardtbahn‘. Kreistag diskutierte Pläne eines Gemeinschaftsbetriebes Straßenbahn – Bundesbahn.“ Karlsruhe. 01. Dezember 1965. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/58.1. Nordbahn. Zeitungsausschnitte.

¹⁸⁶⁰ Vgl. ebd.

¹⁸⁶¹ Vgl. Landratsamt Karlsruhe: Niederschrift über die Sitzung des Kreistages am 30. November 1965. S. 6. Archiv des Landkreises Karlsruhe: Akte Kreistagssitzungen. Band 1965.

¹⁸⁶² Zitat ebd.

¹⁸⁶³ Zitat BNN: „Neuer Vorstoß für eine ‚Hardtbahn‘. Kreistag diskutierte Pläne eines Gemeinschaftsbetriebes Straßenbahn – Bundesbahn.“ Karlsruhe, 01. Dezember 1965. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/58.1. Nordbahn. Zeitungsausschnitte.

¹⁸⁶⁴ Vgl. ebd.

¹⁸⁶⁵ Vgl. Aktenvermerk einer zeitlichen Darstellung zur Nordbahn. Karlsruhe 1973. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/58, Nordbahn. Ordner 2. S. 1.

¹⁸⁶⁶ Vgl. <http://de.wikipedia.org/wiki/Hardtahn>. Zugriff 21. Juni 2011.

¹⁸⁶⁷ Vgl. Bindewald, Klaus: Chronik 2009 des Verkehrswesens in der Region Karlsruhe. Bad Herrenalb 2010 S. 27.

Ende November 1966 befasste sich auch die SPD-Kreistagsfraktion erneut mit der Verkehrsfrage auf der Hardt. In dieser Sitzung forderte der Ettlinger Bürgermeister Rimmelspacher,¹⁸⁶⁸ der als Aufsichtsrat und Anlieger das auf der Albtalbahn von der AVG praktizierte System gut kannte, „man solle auf jeden Fall nichts versäumen, damit das Gespräch mit der Bundesbahn stattfindet. Man solle sich darauf konzentrieren, eine Umwandlung der Bahnstrecke in eine Straßenbahnstrecke mit den notwendigen Zubringerbussen zu erreichen.“¹⁸⁶⁹ Auch der Neureuter Kreisrat Federlechner forderte, die DB müsse die Strecke nach der Stilllegung kostenlos einem anderen Verkehrsunternehmen übergeben.¹⁸⁷⁰

Im Dezember 1966 und im Mai 1967 fanden erneut Gespräche zwischen Vertretern der Stadt Karlsruhe und Landrat Groß statt.¹⁸⁷¹

Zu Beginn des Jahres 1967 erneuerte die Deutsche Bundesbahn ihren Stilllegungsantrag des Personenverkehrs auf der Hardtbahn,¹⁸⁷² und „die Verkehrsbetriebe bemühten sich sofort darum, daß die Gleisanlagen so lange nicht abgebaut werden, bis die Entscheidung getroffen war, ob die Trasse für einen Gleisanschluss an das Straßenbahnnetz verwendet werden kann. Die Deutsche Bundesbahn hat dies mit Schreiben vom 10. Mai 1967 zugesagt.“¹⁸⁷³

Zum Fahrplanwechsel am 28. Mai 1967 stellte die Deutsche Bundesbahn den Personenverkehr auf der Strecke Karlsruhe – Graben ein¹⁸⁷⁴ und ersetzte die Züge durch Busse.¹⁸⁷⁵

¹⁸⁶⁸ Vgl. BNN: „Dringende Verkehrsprobleme der Unteren Hardt. Sitzung der SPD-Kreistagsfraktion mit Gemeinderäten der Gruppe Untere Hardt in Eggenstein.“ Karlsruhe, 23. November 1966. VBK-Registrierung. Aktenzeichen 405/58.1. Nordbahn. Zeitungsausschnitte.

¹⁸⁶⁹ Zitat ebd.

¹⁸⁷⁰ Vgl. ebd.

Eine ähnliche Regelung existiert heute tatsächlich im § 11 des AEG. Will eine Eisenbahninfrastrukturgesellschaft eine Strecke stilllegen, so ist dieses zu publizieren und die Strecke einem anderen Eisenbahninfrastrukturunternehmen zu übergeben, wenn dieses die Strecke weiterbetreiben will.

¹⁸⁷¹ Vgl. Verkehrsbetriebe Karlsruhe: Aktenvermerk einer zeitlichen Darstellung zur Nordbahn. Karlsruhe 1973. VBK-Registrierung. Aktenzeichen 405/58, Nordbahn. Ordner 2. S. 1.

¹⁸⁷² Vgl. Verkehrsbetriebe Karlsruhe: Aktenvermerk „Planung und Bau der Nordbahn, gemeinsame Arbeit vieler Ämter und Dienststellen.“ Karlsruhe, 20. Oktober 1975. VBK-Registrierung. Aktenzeichen 405/58, Nordbahn. Ordner 2. S. 1.

¹⁸⁷³ Zitat ebd.

D. h., die VBK beschäftigten sich ernsthaft mit dem Gedanken einer Straßenbahn/Stadtbahn auf der DB-Trasse bereits mindestens drei Monate, bevor Oberbürgermeister Klotz die Idee publik machte, und drei Jahre vor dem Leutzbach-Gutachten.

¹⁸⁷⁴ Vgl. <http://de.wikipedia.org/wiki/Hardtbahn>. Zugriff 21. Juni 2011.

Offensichtlich hatten die seit 1963 vorgenommenen Verbesserungen im Busfahrplan nicht das gehalten, was man sich von ihm versprochen hatte,¹⁸⁷⁶ und die Einstellung des Zugverkehrs hatte die unbefriedigenden Zustände noch verstärkt, sodass im Juni 1967 Landrat Groß das Innenministerium Baden-Württemberg um die Aufnahme der HVG in die Zusammenstellung der von Bund und Land bezuschussten Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden bat.¹⁸⁷⁷

Daraufhin griff auch Oberbürgermeister Klotz (wie kurz zuvor schon die VBK) die von der Kreis-SPD befürwortete Idee eines Gemeinschaftsbetriebs Straßenbahn – DB auf, schlug vor, auf der Hardt für eine Straßenbahn oder Stadtbahn Richtung Leopoldshafen die alte DB-Strecke zu benutzen. Er verkündete diese Absicht zunächst im Juni als Antwort auf eine Frage im Rahmen der SPD-Delegiertenkonferenz¹⁸⁷⁸ und später auch der Öffentlichkeit im Rahmen der AVG-Bilanzpressekonferenz am 14. August 1967, auf der auch die Pläne für die Hardtbahn vorgestellt wurden. Klotz teilte mit, dass die Stadt Karlsruhe den Bedarf von 15 Mio. DM aus Mineralölsteuermitteln für den Bau der Hardtbahn angemeldet habe. Er hielt jedoch insofern an den bisherigen Plänen der Stadt Karlsruhe fest, dass Neureut mit einer neuen Trasse erschlossen werden sollte. Die Planungen Karlsruhes sahen die Benutzung der alten Bundesbahnstrecke erst ab dem nördlichen Ortsausgang Neureuts vor und schlossen den Anschluss des Kernforschungszentrums über die Schiene ein.¹⁸⁷⁹ Ebenfalls im August 1967 meldeten die VBK die (bis dahin vorliegenden groben) Planungen für eine Bahn auf die Hardt beim für den Verkehr zuständigen Innenministerium an.¹⁸⁸⁰

Am 2. November 1967 erklärten die Stadt Karlsruhe, der Landkreis Karlsruhe und das Kernforschungszentrum Karlsruhe gegenüber Landesminister Krause ihre Bereitschaft, sich

¹⁸⁷⁵ Jedoch war, anders als oft dargestellt, zum Beispiel auch von Oberbürgermeister Klotz, die DB-Strecke nicht stillgelegt worden, sondern nur der Personenverkehr auf ihr eingestellt. Denn die an ihr liegende(n) Kaserne(n) in Neureut wurden (und werden bis heute) von Güterzügen der Deutschen Bundesbahn bzw. heutigen Deutschen Bahn bedient.

¹⁸⁷⁶ Vgl. Allgemeine Zeitung: „Ernste Bedenken gegen geplante Hardtbahn. Sommerfahrplan von Bahn und Post soll Verbesserung bringen.“ Ohne Ortsangabe, 09. März 1963. Archiv Bindewald.

¹⁸⁷⁷ Vgl. Bindewald, Klaus: Chronik 2009 des Verkehrswesens in der Region Karlsruhe. Bad Herrenalb 2010S. 28.

¹⁸⁷⁸ Vgl. BNN: „Erste Schritte für HVG?“ Karlsruhe, 08. Juni 1967. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/58.1. Nordbahn. Zeitungsausschnitte.

¹⁸⁷⁹ Vgl. Badische Volkszeitung: „Zur Verkehrserschließung der Stadt. HVG keine Fata Morgana mehr. 15 Millionen für Verwirklichung des Projekts aus Mineralöl-Sondermitteln beantragt – Stillgelegte Bahntrasse miteinbezogen.“ Karlsruhe, 15. August 1967. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/58.1. Nordbahn. Zeitungsausschnitte.

¹⁸⁸⁰ Vgl. Verkehrsbetriebe Karlsruhe: Aktenvermerk einer zeitlichen Darstellung zur Nordbahn. Karlsruhe 1973. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/58, Nordbahn. Ordner 2. S. 1.

an einer HVG zu beteiligen.¹⁸⁸¹ Zwei Wochen später, am 16. November, wurde ein erster Antrag auf Förderung durch den Bund in Höhe von 10,9 Mio. DM gestellt.¹⁸⁸²

Weitere vier Tage später, am 20. November 1967, wurden die Pläne der VBK mit dem Innenministerium sowie der Bundesbahn und der Bundespost erörtert, am 5. Dezember wurden die Bürgermeister von Neureut, Eggenstein, Leopoldshafen und Linkenheim über die Planungen der VBK informiert.¹⁸⁸³

Es wurde im November 1967 jedoch auch Kritik an den Hardtbahn-Plänen geäußert, insbesondere von den Bürgermeistern der Gemeinden Hochstetten, Liedolsheim und Rußheim. Während die Gemeindeoberhäupter der beiden Letzteren jedoch eher bedauerten, dass ihre Gemeinden nicht angeschlossen werden sollten,¹⁸⁸⁴ befand der Hochstettener Bürgermeister: „Die schienengebundene Zeit ist vorbei.“¹⁸⁸⁵ Der Bürgermeister Blankenlochs fand, die Hardtbahn sei ein „totgeborenes Kind“.¹⁸⁸⁶ Seine Kollegen aus Friedrichstal und Spöck sahen ebenfalls keine Vorteile in der geplanten Bahn.¹⁸⁸⁷

5.1.3 1968 – Die Untersuchung von Professor Leutzbach zur Hardtbahn

Als Folge der Einstellung des Personennahverkehrs auf der Strecke Karlsruhe – Neureut – Eggenstein – Leopoldshafen durch die Deutsche Bundesbahn im Jahr 1967¹⁸⁸⁸ entbrannte eine heftiger denn je geführte Diskussion über die Anbindung der Gemeinden der unteren Hardt mittels des ÖPNV an die Stadt Karlsruhe. Als Reaktion darauf wurde 1968 Prof. Wilhelm Leutzbach, Leiter des Instituts für Verkehrswesen an der Universität Karlsruhe, mit der Erstellung eines Gutachtens über die Verkehrsverhältnisse in diesem Bereich beauftragt.¹⁸⁸⁹

Professor Leutzbach hat seine Untersuchung in zwei Teile geteilt. Der erste Teil beschäftigte sich mit dem Verkehr außerhalb Karlsruhes, wobei zu berücksichtigen ist, dass Neureut 1968 noch nicht zu Karlsruhe gehörte. Der zweite Teil beschäftigte sich, auf besonderen Wunsch

¹⁸⁸¹ Vgl. ebd. S. 2.

¹⁸⁸² Vgl. ebd. S. 2.

¹⁸⁸³ Vgl. ebd. S. 2.

¹⁸⁸⁴ Vgl. BNN, Ausgabe Hardt: „Hardt-Häring ...“ Karlsruhe, 13. November 1967. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/58.1. Nordbahn. Zeitungsausschnitte.

¹⁸⁸⁵ Zitiert ebd.

¹⁸⁸⁶ Zitiert ebd.

¹⁸⁸⁷ Vgl. ebd.

¹⁸⁸⁸ Vgl. <http://de.wikipedia.org/wiki/Hardtbahn>. Zugriff 07. August 2010.

¹⁸⁸⁹ Vgl. Leutzbach, Wilhelm u. a.: Untersuchung über den öffentlichen Nahverkehr im Raume Karlsruhe zwischen der Stadt Karlsruhe und den Gemeinden der unteren Hardt. Teil I: Verkehrsuntersuchung untere Hardt. Karlsruhe 1970.

der Stadt Karlsruhe, mit der möglichen Gestaltung des ÖPNV im nordwestlichen Teil Karlsruhes, insbesondere der „Untersuchung des zweckmäßigsten Anschlusspunktes an das innerstädtische Straßenbahnnetz.“¹⁸⁹⁰

Bei den neben der Stadt Karlsruhe untersuchten Gemeinden handelte es sich um Neureut, Eggenstein, Leopoldshafen, Linkenheim, Hochstetten, Liedolsheim und Rußheim¹⁸⁹¹ (westliche Hardt) sowie Blankenloch, Friedrichstal, Spöck, Staffort und Graben (östliche Hardt).

Für das Stadtgebiet Karlsruhe erwartete Leutzbach auf Basis der Untersuchung von Prognos einen Anstieg von 256.000 (1968) auf 305.000 (1980) Einwohner, allerdings noch ohne einen eventuell durch die Bebauung des alten Flughafens¹⁸⁹² verursachten zusätzlichen Bevölkerungsanstieg.¹⁸⁹³ Der alte Flughafen ist bis heute nicht bebaut. Nach dem Krieg von den US-Streitkräften als Start- und Landeplatz für Hubschrauber zumindest noch teilweise benutzt, ist das gesamte Gelände seit Abzug der U. S. Army heute Landschaftsschutzgebiet und geschütztes Biotop. Daher steht es nicht für die Wohnbebauung zur Verfügung. Im vorläufigen Flächennutzungsplan von 1961 jedoch war es als „Wohnbauland“ ausgewiesen, und wurde daher von Professor Leutzbach für die Potenzialabschätzung des ÖPNV als mögliches Wohngebiet berücksichtigt.

Auf der dargestellten Basis und dem damals geplanten Straßennetz entwickelte Leutzbach vier Varianten für den Verkehr in der unteren Hardt und drei verschiedene Anschlussmöglichkeiten einer eventuellen Bahnstrecke an das Karlsruher Straßenbahnnetz.

Ein Ergebnis der Analyse war, dass die Gemeinden der östlichen Hardt nur etwa 40 % des gesamten Verkehrsaufkommens der unteren Hardt erzeugten. Hinzu kam (was Leutzbach auch für die Zukunft erwartete, und womit er, wie das Fahrgastaufkommen bis heute zeigt, recht hatte), dass ein großer Teil der Fahrgäste, die den öffentlichen Nahverkehr zwischen Graben, Friedrichstal, Blankenloch und Karlsruhe nutzen, mit der Bundesbahn (bzw. der Deutsche Bahn Regio AG) fuhr und fährt. Infolgedessen ergaben seine Untersuchungen, dass

¹⁸⁹⁰ Zitat ebd. S. 1.

¹⁸⁹¹ Eggenstein und Leopoldshafen bilden heute die Gemeinde Eggenstein-Leopoldshafen, Linkenheim und Hochstetten wurden zu Linkenheim-Hochstetten, Liedolsheim und Rußheim zur Gemeinde Dettenheim.

¹⁸⁹² Vgl. Leutzbach, Wilhelm u. a.: Untersuchung über den öffentlichen Nahverkehr im Raume Karlsruhe zwischen der Stadt Karlsruhe und den Gemeinden der unteren Hardt. Teil I: Verkehrsuntersuchung untere Hardt. Karlsruhe 1970. S. 20.

¹⁸⁹³ Vgl. ebd. S. 20.

die zu erwartende Platzausnutzung zu gering wäre und lehnte den Bau einer Straßenbahn in die Gemeinden nördlich von Blankenloch aus wirtschaftlichen Gründen ab.¹⁸⁹⁴

Somit beschränkte sich Leutzbach auf die Entwicklung von Varianten, bei denen vor allem die westliche Hardt mit der Schiene erschlossen werden sollte, die östliche Hardt weiter mit dem Bus. Zunächst entwarf er ein Grundgerüst (jeweils für Karlsruhe und die untere Hardt), woraus er seine Varianten entwickelte.¹⁸⁹⁵

Allen Varianten gemeinsam ist eine Straßenbahn von Karlsruhe aus bis Neureut. Bei der Planung dieser Straßenbahn in die westliche Hardt „wurde versucht die Trasse möglichst nahe an die Zentren der einzelnen Gemeinden heranzuführen.“¹⁸⁹⁶ Dabei ging Leutzbach davon aus, dass es sich, anders als im Fall der Albtalbahn, um eine echte Straßenbahn handeln sollte, denn bei der „Trassierung wurden die Vorschriften der Bau- und Betriebsordnung für Straßenbahnen (BOStrab) zugrunde gelegt.“¹⁸⁹⁷ Für die bessere Verträglichkeit oder Akzeptanz in bereits bebauten Gebieten sollte über die Bestimmungen der BOStrab hinaus ein seitlicher Abstand zwischen Bahnkörper und Bebauung von 15 m eingehalten werden. Aus dem gleichen Grund sollten Kurvenradien unter 180 m vermieden werden.¹⁸⁹⁸

Für die Führung der Straßenbahnlinie innerhalb der Stadt Karlsruhe untersuchte Leutzbach zwei Teilabschnitte: erstens vom Mühlburger Tor bis zur Moltkestraße, zweitens den Abschnitt von der Moltkestraße Richtung Norden bis zur Stadtgrenze. Während für den südlicheren Abschnitt alle drei untersuchten Möglichkeiten als realisierbar gewertet wurden, schieden für Leutzbach von den vier für den nördlichen Abschnitt untersuchten Alternativen alle bis auf eine aus.¹⁸⁹⁹

Eines hatten alle diese Vorschläge gemeinsam, nämlich dass die damals (bis Dezember 1971) bestehende Straßenbahnlinie aus der Reinhold-Frank-Straße abgebaut und durch eine neue

¹⁸⁹⁴ Vgl. ebd. S. 21.

¹⁸⁹⁵ Vgl. Leutzbach, Wilhelm u. a.: Untersuchung über den öffentlichen Nahverkehr im Raume Karlsruhe zwischen der Stadt Karlsruhe und den Gemeinden der unteren Hardt. Teil I: Verkehrsuntersuchung untere Hardt. Und Teil II: Verkehrsuntersuchung über die Einführung einer Straßenbahn aus Richtung Neureut in das Straßenbahnnetz der Stadt Karlsruhe. Karlsruhe 1970.

¹⁸⁹⁶ Zitat Leutzbach, Wilhelm u. a.: Untersuchung über den öffentlichen Nahverkehr im Raume Karlsruhe zwischen der Stadt Karlsruhe und den Gemeinden der unteren Hardt. Teil I: Verkehrsuntersuchung untere Hardt. Karlsruhe 1970. S. 22.

¹⁸⁹⁷ Zitat ebd. S. 22.

¹⁸⁹⁸ Vgl. ebd. S. 22.

¹⁸⁹⁹ Vgl. Leutzbach, Wilhelm u. a.: Untersuchung über den öffentlichen Nahverkehr im Raume Karlsruhe zwischen der Stadt Karlsruhe und den Gemeinden der unteren Hardt. Teil II: Verkehrsuntersuchung über die Einführung einer Straßenbahn aus Richtung Neureut in das Straßenbahnnetz der Stadt Karlsruhe. Karlsruhe 1970. S. 1 ff.

Nord-Süd-Verbindung zwischen Kaiserallee und Moltkestraße ersetzt werden sollte.¹⁹⁰⁰

Folgende Trassierungsvarianten schlug Leutzbach vor:

1. Vom Mühlburger Tor durch die südliche Hildapromenade und die Stabelstraße in die Moltkestraße.¹⁹⁰¹
2. Vom Mühlburger Tor aus durch die Riefstahlstraße in die Moltkestraße.¹⁹⁰²
3. Vom Mühlburger Tor aus die Kaiserallee entlang, um an der Kreuzung Kaiserallee/Yorckstraße/Blücherstraße Richtung Norden abzubiegen und auf Höhe des Städtischen Klinikums auf die Moltkestraße zu treffen.¹⁹⁰³ Dies war die Variante, die auch schon die WIBERA in ihrem Gutachten 1966 entworfen hatte.¹⁹⁰⁴

Prof. Leutzbach stellte diese Varianten 1969 dem Verkehrsausschuss vor, und dieser beschloss einstimmig, sie dem Gemeinderat zur Umsetzung zu empfehlen.¹⁹⁰⁵

Für die weitere Streckenführung Richtung Norden ab der Moltkestraße wurden vier Varianten untersucht:

1. Durch die Erzbergerstraße, womit sowohl die Hardtwaldsiedlung, ein Großteil des potenziellen Neubaugebietes auf dem ehemaligen Flughafen und die damalige Siedlung der Amerikaner (hier wohnten die Angehörigen der U. S. Army und ihre Familien, die heutige Nordstadt) an den ÖPNV angeschlossen wären, nicht jedoch ein neu geplantes „Nebenzentrum“ im Westen des Flughafengeländes.¹⁹⁰⁶

¹⁹⁰⁰ Vgl. ebd. S.: 3 f.

¹⁹⁰¹ Vgl. ebd. S.: 3 f.

¹⁹⁰² Vgl. ebd. S.: 3 f.

¹⁹⁰³ Vgl. ebd. S.: 3 f.

¹⁹⁰⁴ Vgl. WIBERA Wirtschaftsberatung Aktiengesellschaft (Hrsg.): Fuchs, Hans-Peter; Lichtenberg, Heinrich; Schellenberg, Christian; Schlotmann, Joachim: Gutachten über die zukünftige Gestaltung des öffentlichen Nahverkehrs in der Stadt Karlsruhe. Düsseldorf 1966. Hauptband. S. 46.

¹⁹⁰⁵ Vgl. Niederschrift über die gemeinsame Sitzung des Verkehrs- und des Polizeiausschusses am Freitag 7. März 1969, 15.00 Uhr im Haus Solms unter dem Vorsitz von Oberbürgermeister G. Klotz. Tagesordnungspunkt 1: Verlegung der Straßenbahn aus der Reinhold-Frank-Straße und östlicher Moltkestraße in die Kaiserallee und Blücherstraße; Ergebnis des Gutachtens von Professor Leutzbach. S. 1–13. Stadtarchiv Karlsruhe. Aktennummer 023.1259. Stadt Karlsruhe. Hauptregistratur. 0 Allgemeine Verwaltung. 02 Gemeinde. 022 Gemeinderat. 022.4 Ausschüsse des Gemeinderates. Verkehrsausschuss. Stadtarchiv Karlsruhe. Abt. 1/H-Reg. Nr. 11052. Jahr 1948–1970. Heft 1.

¹⁹⁰⁶ Vgl. Leutzbach, Wilhelm u. a.: Untersuchung über den öffentlichen Nahverkehr im Raume Karlsruhe zwischen der Stadt Karlsruhe und den Gemeinden der unteren Hardt. Teil II: Verkehrsuntersuchung über die Möglichkeiten der Einführung einer Straßenbahn aus Richtung Neureut in das Straßenbahnnetz der Stadt Karlsruhe. Karlsruhe 1970. S. 6.

2. Durch die verlängerte Knielinger Allee nach Westen, diese Linienführung hätte zwar durch bereits besiedeltes, jedoch aber relativ locker bebautes Gebiet geführt.¹⁹⁰⁷
3. Durch die Blücherstraße und weiter mitten durch den alten Flughafen hindurch.¹⁹⁰⁸
4. Durch die verlängerte Blücherstraße am östlichen Rand der heutigen Bebauung und am westlichen Rand des Flugplatzgeländes entlang weiter nach Norden. Unter anderem wären durch diese Variante das geplante Nebenzentrum sowie die vorhandenen Wohngebiete in der Nordweststadt und auch die geplante Bebauung auf dem Flughafen erschlossen worden.¹⁹⁰⁹

Die erste dieser Möglichkeiten schloss Leutzbach jedoch aus, da zum einen der schon bestehende westliche Teil der Nordweststadt schlecht erschlossen worden wäre, zum anderen nach Auffassung von Leutzbach in der Erzbergerstraße durch eine Omnibuslinie günstigere Verkehrsverhältnisse erzielt werden könnten.¹⁹¹⁰

Von den verbleibenden drei Varianten wurden die beiden über den Flugplatz ebenfalls ausgeschlossen, die Variante über die verlängerte Knielinger Allee wegen zu wenig dichter Besiedelung, die Variante mitten durch den Flugplatz wegen mangelnden Anschlusses des geplanten Nebenzentrums.¹⁹¹¹

Es blieb also noch die vierte Variante, durch die verlängerte Blücherstraße am östlichen Rand der heutigen Bebauung und am westlichen Rand des Flugplatzgeländes entlang weiter nach Norden. Kombiniert mit den drei Lösungen der neuen Verbindung zwischen Kaiserallee und Moltkestraße, ergaben sich drei weitere Varianten innerhalb der Stadt Karlsruhe, um die Nordweststadt (und das geplante Neubaugebiet auf dem alten Flugplatz) zu erschließen und einen Übergabepunkt zu einer eventuellen Strecke auf der Hardt zwischen der Nordweststadt und Neureut zu erreichen:

¹⁹⁰⁷ Vgl. ebd. S. 6.

¹⁹⁰⁸ Vgl. ebd. S. 6.

¹⁹⁰⁹ Vgl. ebd. S. 6 f.

¹⁹¹⁰ Vgl. ebd. S. 7.

Doch eine Straßenbahn in der Erzbergerstraße war dadurch nicht aufgehoben, sondern nur aufgeschoben. Nach dem Abzug der U. S. Army wurde 2006 zur besseren Erschließung des neu entwickelten Stadtteils Nordstadt eine Straßenbahn durch die Erzbergerstraße bis zur Endhaltestelle Neureut Heide in Betrieb genommen, die heutige Straßenbahnlinie 3.

¹⁹¹¹ Vgl. Leutzbach, Wilhelm u. a.: Untersuchung über den öffentlichen Nahverkehr im Raume Karlsruhe zwischen der Stadt Karlsruhe und den Gemeinden der unteren Hardt. Teil II: Verkehrsuntersuchung über die Möglichkeiten der Einführung einer Straßenbahn aus Richtung Neureut in das Straßenbahnnetz der Stadt Karlsruhe. Karlsruhe 1970. S. 6 f.

1. Vom Mühlburger Tor durch die südliche Hildapromenade und die Stabelstraße in die Moltkestraße, weiter bis zur Blücherstraße und anschließend den alten Flugplatz entlang.
2. Vom Mühlburger Tor aus durch die Riefstahlstraße, anschließend durch die Moltkestraße bis zur Blücherstraße und den alten Flugplatz entlang.
3. Vom Mühlburger Tor aus die Kaiserallee entlang, um an der Kreuzung Kaiserallee/Yorckstraße/Blücherstraße Richtung Norden abzubiegen, dann den alten Flugplatz entlang.¹⁹¹²

Die Stadt Karlsruhe entschied sich für die dritte Lösung¹⁹¹³ und setzte sie später um.

Eine ebenfalls ins Auge gefasste neue Streckenführung der Straßenbahn in der Moltkestraße von der Kreuzung Blücher-/Moltkestraße aus Richtung Westen wurde als technisch realisierbar, aber trotzdem skeptisch beurteilt, da wegen des begrenzten Straßenraumes die Baumreihen entlang der Straße entfallen sowie die vorhandenen Vorgärten in Anspruch genommen und die Außenmauer des Städtischen Klinikums versetzt werden müssten.¹⁹¹⁴

Zwischen Reinhold-Frank-Straße und Moltkestraße wurde die Straßenbahntrasse zurückgebaut, jedoch wurde weiter westlich in diese Straße die Trasse der Straßenbahnlinie 2 beibehalten, die heute an der Kreuzung Blücher-/Moltkestraße aus der Blücherstraße kommend in Richtung Westen abbiegt, der Moltkestraße entlang des Städtischen Klinikums folgt und weiter durch die Siemensallee zur heutigen Endhaltstelle Lassallestraße führt.¹⁹¹⁵

¹⁹¹² Vgl. ebd. S. 7 f.

¹⁹¹³ Vgl. Verkehrsbetriebe Karlsruhe: Aktenvermerk: Hardtbahn (Nordbahn). Karlsruhe, 24. Juli 1972. VBK-Büro Lorenz. Ordner Stadtbahn. Gutachten 1975.

¹⁹¹⁴ Vgl. Leutzbach, Wilhelm u. a.: Untersuchung über den öffentlichen Nahverkehr im Raume Karlsruhe zwischen der Stadt Karlsruhe und den Gemeinden der unteren Hardt. Teil II: Verkehrsuntersuchung über die Möglichkeiten der Einführung einer Straßenbahn aus Richtung Neureut in das Straßenbahnnetz der Stadt Karlsruhe. Karlsruhe 1970. S. 2.

¹⁹¹⁵ Die Verlängerung der Linie 2 ist immer noch geplant, der Zeitpunkt der Realisierung ist aus finanziellen Gründen jedoch noch nicht absehbar.

Vgl. Verkehrsbetriebe Karlsruhe (Hrsg.): Abteilung Controlling/Betriebswirtschaft der VBK – Verkehrsbetriebe Karlsruhe GmbH: Mobilität für mehr Lebensqualität. Geschäftsbericht 2008 der VBK – Verkehrsbetriebe Karlsruhe GmbH. Karlsruhe 2009. S. 31.



Abbildung 78: Straßenbahn in der Moltkestraße¹⁹¹⁶

Man muss hierbei jedoch beachten, dass die Untersuchung von anderen Voraussetzungen ausging: Die Moltkestraße sollte auf vier Fahrspuren (zwei pro Richtung) ausgebaut werden, um unter anderem den geplanten Stadtteil Rheinstadt anzuschließen. Doch dieser Stadtteil wurde nie gebaut.¹⁹¹⁷

Die weiter westlich gelegenen Abschnitte in der sich an die Moltkestraße anschließenden Siemensallee zwischen Hertzstraße und Lassallestraße wurden auf vier Fahrspuren für den Kfz-Verkehr ausgebaut,¹⁹¹⁸ die Straßenbahn erhielt dort einen besonderen Bahnkörper.

Das von Professor Leutzbach geschilderte Raumproblem in der Moltkestraße wurde umgangen, indem man die Moltkestraße beließ, wie sie war: mit einer Fahrbahn mit zwei Spuren (je eine pro Richtung) für den Kfz-Verkehr und mit Straßenbahngleisen auf der

¹⁹¹⁶ Eigene Abbildung.

¹⁹¹⁷ Dieses Wohnviertel sollte im Tiefgestade zwischen Rheinhafen und Knielingen direkt am Rhein bzw. den Knielinger See liegen. Nach den Planungen sollten bis 30.000 Einwohner in diesem Stadtteil wohnen. Mit dem Pkw sollte diese Trabantenstadt über die Südtangente erreicht werden. An die Straßenbahn wollte man ihn anschließen, in dem man die damals bereits projektierte Strecke mit der heute nur der Betriebshof West ans Straßenbahnnetz angeschlossen ist, verlängern wollte. Angesichts der Rezession 1966 neue (geringere) Prognosen des Bevölkerungswachstums Karlsruhes und die Altstadtsanierung führten später jedoch zur Aufgabe des Projekts. An seiner Stelle entstand das heutige Naturschutzgebiet Burgau. Vgl.: <http://ka.stadtwiki.net/Rheinstadt>. Zugriff 29. August 2010.

Und: Stadt Karlsruhe – Stadtarchiv (Hrsg.): Asche, Susanne; Bräunche, Ernst Otto; Koch, Manfred; Schmitt, Heinz; Wagner, Christina: Karlsruhe. Die Stadtgeschichte. Karlsruhe 1998. S. 579 f.

¹⁹¹⁸ Mittlerweile wurde auf der Siemensallee zwischen Hertzstraße und Neureuter Straße auch jeweils eine Fahrspur wieder zurückgebaut und der Raum teilweise zur Anlage eines Fahrradweges verwendet.

rechten Seite der Fahrbahn, sodass sich Straße und Schiene den Verkehrsraum teilen müssen.¹⁹¹⁹

Ergänzend wurde vorgeschlagen, zur Erschließung des Verkehrsraums nördlich der Moltkestraße die bestehenden Omnibuslinien in der Erzbergerstraße und Hertzstraße beizubehalten. Diese sollten in die Innenstadt geführt werden, sodass die Fahrgäste nicht dazu gezwungen wären umzusteigen.¹⁹²⁰

Nach der Eröffnung der Hardtbahn wurde tatsächlich die Buslinie 70 vom Entenfang durch die Nordweststadt und die Erzbergerstraße bis zum Europaplatz beibehalten,¹⁹²¹ eine direkte Buslinie Entenfang – Neureut gibt es jedoch nicht mehr.

Beim Entwurf der Linienführung außerhalb der Stadt Karlsruhe wurden von Prof. Leutzbach auch die Entwürfe eines Straßennetzes, das zwischen 1980 und 1985 realisiert werden sollte, berücksichtigt.¹⁹²² Da die Ergebnisse der Analyse der Untersuchung gezeigt hatten, „daß die restlichen Gemeinden [Graben, Friedrichstal, Staffort, Spöck und Blankenloch] mit nur etwa 40 % am Gesamtverkehrsaufkommen der unteren Hardt beteiligt“¹⁹²³ waren und da auch die Bundesbahn Graben, Friedrichstal, Blankenloch und Karlsruhe miteinander verband (und bis heute verbindet)¹⁹²⁴, kam Leutzbach zu dem Schluss, „daß der Bau einer Straßenbahn in die

¹⁹¹⁹ Allerdings nur noch tagsüber. Nachts, zwischen 20.00 Uhr abends und 6.00 Uhr morgens, ist die Moltkestraße zwischen Blücherstraße und Herzstraße für den motorisierten Individualverkehr gesperrt, um dem Verkehrslärm wegen des anliegenden Städtischen Klinikums zu verringern.

¹⁹²⁰ Vgl. Leutzbach, Wilhelm u. a.: Untersuchung über den öffentlichen Nahverkehr im Raume Karlsruhe zwischen der Stadt Karlsruhe und den Gemeinden der unteren Hardt. Teil II: Verkehrsuntersuchung über die Möglichkeiten der Einführung einer Straßenbahn aus Richtung Neureut in das Straßenbahnnetz der Stadt Karlsruhe. Karlsruhe 1970. S. 1 f.

¹⁹²¹ Auf dem Streckenabschnitt Erzbergerstraße – Reinhold-Frank-Straße – Europaplatz war die Linie 70, als nach dem Abzug der U. S. Army der neue Stadtteil „Nordstadt“ entstanden war, mit Abstand die Buslinie der VBK mit den meisten Fahrgästen. Zum Schluss wurden auf dem Streckenabschnitt nahezu ausschließlich Gelenkbusse, tagsüber im Zehn-Minuten-Takt eingesetzt, mit denen jedoch das Verkehrsaufkommen kaum noch bewältigt werden konnte. 2006 wurde durch die Inbetriebnahme der Straßenbahnlinie 3 (Neureut Heide – Erzbergerstraße – Europaplatz – Rüppurrer Straße – Hauptbahnhof) die Buslinie 70 auf dem Streckenabschnitt Erzbergerstraße – Reinhold-Frank-Straße – Europaplatz überflüssig und eingestellt. Die Linie 70 fährt seitdem nur noch vom Entenfang durch die Nordweststadt bis zur in der Erzbergerstraße gelegenen Umsteigestellen zur Straßenbahn „Heidehof“.

¹⁹²² Vgl. Leutzbach, Wilhelm u. a.: Untersuchung über den öffentlichen Nahverkehr im Raume Karlsruhe zwischen der Stadt Karlsruhe und den Gemeinden der unteren Hardt. Teil I: Verkehrsuntersuchung untere Hardt. Karlsruhe 1970. S. 21.

¹⁹²³ Zitat Leutzbach, Wilhelm u. a.: Untersuchung über den öffentlichen Nahverkehr im Raume Karlsruhe zwischen der Stadt Karlsruhe und den Gemeinden der unteren Hardt. Teil I: Verkehrsuntersuchung untere Hardt. Karlsruhe 1970. S. 21.

¹⁹²⁴ Derzeit wird die Strecke von der DB-Regionalbahnlinie R2 Karlsruhe-Mannheim befahren. In absehbarer Zeit soll auch diese Strecke in das System der S-Bahn Rhein Neckar integriert werden. Die Fahrzeuge, die derzeit auf der Strecke eingesetzt werden, entsprechen meistens denen, mit denen auch die S-Bahn Rhein Neckar fährt. Lediglich einige wenige Züge sind noch (bzw. wieder,

Gemeinden nördlich von Blankenloch aus wirtschaftlichen Gründen nicht vertretbar¹⁹²⁵ sei. Leutzbach kam zu dem Ergebnis: Die „Verkehrsbedienung durch Busse ist selbst dann vorzuziehen, wenn, was im Augenblick nicht zu erwarten scheint, die Bundesbahn den Personennahverkehr auf der Strecke Graben – [Friedrichstal –] Karlsruhe einstellen würde.“¹⁹²⁶ Er beschränkte sich infolgedessen¹⁹²⁷ auf „die Untersuchung über eine mögliche Linienführung einer Straßenbahn (...) deshalb auf die Verbindung zwischen Rußheim und Karlsruhe und auf eine Querverbindung von Leopoldshafen über das Kernforschungszentrum nach Blankenloch und weiter nach Karlsruhe.“¹⁹²⁸

Doch bezüglich dieser von der Stadt Karlsruhe ins Spiel gebrachten Querverbindung zwischen den Gemeinden der westlichen und östlichen Hardt kam Leutzbach zu dem Ergebnis, dass „aus wirtschaftlichen Gründen (...) der Bau einer Straßenbahn selbst auf der Querverbindung mit der größten Verkehrsbelastung (zwischen Blankenloch und Leopoldshafen) nicht empfohlen werden“¹⁹²⁹ könne. Die Verkehrsbelastung dieser Relation wäre „auch in Zukunft wahrscheinlich so schwach, dass selbst ein Busbetrieb wirtschaftlich nicht durchgeführt werden kann.“¹⁹³⁰

Unter anderem durch die zusätzliche Entstehung der beiden Gewerbegebiete am nordwestlichen Rand der Besiedelung Blankenlochs stieg die Nachfrage dann doch an, sodass gleichzeitig mit der Inbetriebnahme der Stadtbahnlinie S2 von Karlsruhe nach Blankenloch im Jahr 1997 auch eine Buslinie, die Linie 195, zwischen Blankenloch und Leopoldshafen eingerichtet wurde.

Nur unter einer Bedingung hielt er eine Straßenbahn auf die östliche Hardt bis Blankenloch für realisierbar: „Es wäre denkbar, Blankenloch zu einem späteren Zeitpunkt durch Verlängerung einer eventuell notwendigen Straßenbahnverbindung in das geplante

nämlich seit der Inbetriebnahme der S-Bahn-Linie Eppingen – Heidelberg im Dezember 2009) herkömmliche lokbespannte Züge mit renovierten, jetzt rot lackierten „Silberlingen“.

¹⁹²⁵ Zitat Leutzbach, Wilhelm u. a.: Untersuchung über den öffentlichen Nahverkehr im Raume Karlsruhe zwischen der Stadt Karlsruhe und den Gemeinden der unteren Hardt. Teil I: Verkehrsuntersuchung untere Hardt. Karlsruhe 1970. S. 21.

2005 bis 2006, wurde diese Verlängerung einer Straßenbahnlinie von Blankenloch über Friedrichstal nach Spöck aber doch noch gebaut und im Juni 2006 in Betrieb genommen (siehe Kapitel 3.6.4).

¹⁹²⁶ Zitat Leutzbach, Wilhelm u. a.: Untersuchung über den öffentlichen Nahverkehr im Raume Karlsruhe zwischen der Stadt Karlsruhe und den Gemeinden der unteren Hardt. Teil I: Verkehrsuntersuchung untere Hardt. Karlsruhe 1970. S. 3.

¹⁹²⁷ Vgl. ebd. S. 22.

¹⁹²⁸ Zitat ebd. S. 22.

¹⁹²⁹ Zitat ebd. S. 3.

¹⁹³⁰ Zitat ebd. S. 3.

Wohnbaugebiet Waldstadt-Feldlage und Hagsfeld an das Straßenbahnnetz anzuschließen. Die Wirtschaftlichkeit einer derartigen Verbindung würde dann im Wesentlichen durch das (im Augenblick noch nicht abschätzbare) Verkehrsaufkommen aus den erwähnten Neubaugebieten bestimmt werden.¹⁹³¹ Dabei sah Leutzbach die Straßenbahn durch die Waldstadt als geeigneteren Verknüpfungspunkt mit dem Karlsruher Straßenbahnnetz an, denn wenn überhaupt sollte seiner Meinung nach dort eine solche Bahn eingeführt werden. Zu Hagsfeld nahm er keine detaillierten Untersuchungen vor.¹⁹³²

Zur Trassenführung der Hardtbahn schlug er vor, „die Trasse möglichst nahe an die Zentren der einzelnen Gemeinden heranzuführen.“¹⁹³³ Doch ließ sich „eine derartige ideale Linienführung (...) in den meisten Fällen nicht verwirklichen, wenn nicht ein unzumutbar großer Eingriff in die vorhandene Bebauung in Kauf genommen werden sollte.“¹⁹³⁴ Daher entwickelte er eine vorläufig konzipierte Trasse, die sich aufgrund der Untersuchung nach seiner Ansicht als die zweckmäßigste gezeigt hatte.¹⁹³⁵ Dieses Trassenkonzept sah vor, zwischen den Gemeinden den vorhandenen Bahnkörper der Bundesbahn zu benutzen, diesen in den Gemeinden zu verlassen und die Strecke näher an die besiedelten Gebiete heranzuführen. Einzelinteressen von Anliegern wurden, so wird ausgeführt, nicht berücksichtigt.¹⁹³⁶ Die Haltestellen in den Gemeinden sollten so gewählt werden, „daß Zugänge zu den Haltestellen von mehr als 10 Minuten nur in Ausnahmefällen für einzelne Randgebiete der Gemeinden auftreten können.“¹⁹³⁷

Auch in Neureut wollte Leutzbach die „stillgelegte Bahnlinie“¹⁹³⁸ nicht benutzen, sondern er plante eine zu dieser östlich gelegene, parallele Trasse „in einem Abstand von ca. 200 bis

¹⁹³¹ Zitat ebd. S. 3.

In Hagsfeld wurde zwischenzeitlich auch das Gebiet zwischen der DB-Strecke und der L560 bebaut, sodass die von Prof. Leutzbach als Voraussetzung für eine Straßenbahnlinie bis Blankenloch notwendigen Nachfragepotentiale in Hagsfeld vorhanden sind.

¹⁹³² Vgl. ebd. S. 22 ff.

Eine vom Karlsruher Landrat Groß ins Gespräch gebrachte Ringlinie Karlsruhe – Leopoldshafen – Graben – Friedrichstal – Blankenloch – Karlsruhe scheiterte vor allem am Desinteresse des Landkreises Bruchsal.

Vgl. Bindewald, Klaus: Chronik 2009 des Verkehrswesens in der Region Karlsruhe. Bad Herrenalb 2010. S. 30.

¹⁹³³ Zitat Leutzbach, Wilhelm u. a.: Untersuchung über den öffentlichen Nahverkehr im Raume Karlsruhe zwischen der Stadt Karlsruhe und den Gemeinden der unteren Hardt. Teil I: Verkehrsuntersuchung untere Hardt. Karlsruhe 1970. S. 22.

¹⁹³⁴ Zitat ebd. S. 22.

¹⁹³⁵ Vgl. ebd. S. 22.

¹⁹³⁶ Vgl. ebd. S. 22.

¹⁹³⁷ Zitat ebd. S. 22.

¹⁹³⁸ Zitat ebd. S. 23.

250 m, um kurz vor der niveaugleichen Kreuzung mit der Linkenheimer Landstraße auf den Bahnkörper einzuschwenken.¹⁹³⁹

In Eggenstein hingegen wollte er die bestehende Bahntrasse nicht verlassen, obwohl eine Verlegung der Linie nach Westen seiner Meinung nach wünschenswert gewesen wäre, um den bestehenden Ortskern besser anzuschließen. Dies hätte jedoch starke Eingriffe in die bestehende Bebauung bedeutet.¹⁹⁴⁰ Er gab aber zu bedenken, dass die Erweiterungsgebiete von Eggenstein östlich der Bahnlinie lagen, wodurch die „momentan ungünstige Randlage der Bahn aufgehoben“¹⁹⁴¹ würde.

In Leopoldshafen sollte die Straßenbahn neu trassiert werden. Die Bahnlinie sollte an die B 36 verlegt werden, um sehr lange Zugänge aus dem Westteil des Ortes (bis zu 1,5 km) zu vermeiden.¹⁹⁴²

Der Gleisanschluss zum Kernforschungszentrum sollte nördlich von Leopoldshafen aus der bestehenden Strecke abzweigen und eine Haltestelle am westlichen Rand des Kernforschungszentrums anfahren.¹⁹⁴³

Zwischen Leopoldshafen und Linkenheim sollte bis zum Bahnhof Linkenheim wieder die vorhandene Bahnstrecke benutzt werden. Anschließend sollte die Trasse nach Nordwesten verschwenkt werden und die B 36 niveaugleich kreuzen.¹⁹⁴⁴ Dieses erachtete Leutzbach deswegen als problemlos, „da durch den Bau der neuen B 36 mit Sicherheit ein Teil der Belastung der alten B 36 abgezogen“¹⁹⁴⁵ werde.

Anschließend sollte weiter Richtung Linkenheim, dann durch Linkenheim nach Hochstetten weitergefahren werden.¹⁹⁴⁶ Von Hochstetten nach Liedolsheim sollte die Trasse im Tiefgestade weiter nach Norden geführt werden, anschließend parallel zur Landesstraße 602 verlaufen und im südlichen Teil von Rußheim enden.¹⁹⁴⁷

Insgesamt untersuchte Leutzbach vier Varianten genauer:

¹⁹³⁹ Zitat ebd. S. 23.

¹⁹⁴⁰ Vgl. ebd. S. 23.

¹⁹⁴¹ Zitat ebd. S. 23.

¹⁹⁴² Vgl. ebd. S. 23.

¹⁹⁴³ Vgl. ebd. S. 23f.

¹⁹⁴⁴ Vgl. ebd. S. 24.

¹⁹⁴⁵ Zitat ebd. S. 24.

¹⁹⁴⁶ Vgl. ebd. S. 24.

¹⁹⁴⁷ Vgl. ebd. S. 24.

1. Eine Straßenbahn von Karlsruhe bis Rußheim sowie eine Querverbindung Leopoldshafen – Kernforschungszentrum – Blankenloch – Karlsruhe.
2. Eine Straßenbahn von Karlsruhe bis Hochstetten mit Querverbindung Leopoldshafen – Kernforschungszentrum – Blankenloch – Karlsruhe.
3. Eine Straßenbahn von Karlsruhe bis Hochstetten ohne Querverbindung.
4. Eine Straßenbahn von Karlsruhe bis Leopoldshafen mit Endhaltestelle im Kernforschungszentrum.

Letztlich wurde die Variante drei umgesetzt und durch einen Gleisanschluss zum Kernforschungszentrum ergänzt.

In seiner Zusammenfassung kam Leutzbach, auch unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Aspekte, zu dem Schluss, dass der Bau einer Straßenbahn bis Leopoldshafen mit Anschluss an das damalige Kernforschungszentrum Karlsruhe dann vertretbar sei, wenn die Bebauung im Einzugsbereich der dazugehörigen Haltestellen weiter verdichtet würde, jedoch hielt er auch eine Bedienung der Gemeinden der westlichen Hardt nur mit Bussen für möglich und ausreichend.¹⁹⁴⁸

Für den Fall, dass die Stadt Karlsruhe das ehemalige Flughafengelände bebauen und dieses Neubaugebiet wiederum mit einer Straßenbahn an den ÖPNV anschließen wolle, empfahl er, diese Straßenbahn bis mindestens „zum Zentrum von Neureut zu führen.“¹⁹⁴⁹

5.1.4 Nach dem Leutzbach-Gutachten

Am 23. Juli 1972 stellten die Freien Wähler ihre Forderungen zur Hardtbahn auf.¹⁹⁵⁰ Nach ihrer Meinung sollte „das von Professor Leutzbach erstellte Gutachten nicht in den Schubladen verstaube[n].“¹⁹⁵¹ Die Hardtbahn solle auch nicht nur Karlsruhe nutzen,¹⁹⁵² sondern müsse auch das „bedeutende Einkaufszentrum“¹⁹⁵³ Bruchsal integrieren und dürfe nicht an den Kreisgrenzen enden.¹⁹⁵⁴ Die FDP-Kreistagsfraktion des Landkreises Karlsruhe

¹⁹⁴⁸ Vgl. ebd. S. 2.

¹⁹⁴⁹ Zitat ebd. S. 2.

¹⁹⁵⁰ Vgl. BNN: „Bruchsal muss einbezogen werden. Vorschlag der Freien Wähler“. Karlsruhe, 24. Juli 1972. VBK-Registrierung. Aktenzeichen 405/58, Nordbahn. Ordner 2.

¹⁹⁵¹ Zitat ebd.

¹⁹⁵² Vgl. ebd.

¹⁹⁵³ Zitat ebd.

¹⁹⁵⁴ Vgl. ebd.

forderte den Bau der Hardtbahn im ersten Schritt gleich durchgehend bis Linkenheim-Hochstetten durchzuführen.¹⁹⁵⁵

Im August 1972 sprachen sich die Bürgermeister der nördlichen Hardtgemeinden für die Gründung der HVG und die Umsetzung der Pläne des Leutzbach-Gutachtens aus. Gesellschafter der HVG sollten die Stadt Karlsruhe und der Landkreis Karlsruhe werden. Abweichend vom Gutachten forderten sie jedoch den Bau der Stadtbahn bis Hochstetten statt nur bis Leopoldshafen, darüber hinaus sollte auch das Gebiet des Landkreises Bruchsal in die Pläne einbezogen werden.¹⁹⁵⁶ Doch dieser letzte Punkt hatte sich wenige Monate später von selbst erledigt. Der Landkreis Bruchsal wurde im Rahmen der Gebietsreform aufgelöst und in den Landkreis Karlsruhe integriert.¹⁹⁵⁷

Die VBK planten dagegen zu diesem Zeitpunkt zunächst einmal nur bis Neureut, wie Vertretern des Innenministeriums am 2. August 1972 erläutert wurde.¹⁹⁵⁸

Auch die Deutsche Bundesbahn zeigte jetzt an der HVG und der Lösung der Verkehrsprobleme zwischen Karlsruhe und Bruchsal Interesse. In einem Brief an die Stadtverwaltung Karlsruhe bat sie am 24. Mai 1973 als Reaktion auf die Überlegungen zur HVG um Informationen¹⁹⁵⁹ „Wir sind an den gesamten Fragenkomplex interessiert und wären Ihnen dankbar, wenn Sie uns Gelegenheit geben würden, Ihre Vorstellungen zu einer Nahverkehrsplanung für den Raum Karlsruhe im Allgemeinen und zu einer HVG im besonderen kennenzulernen.“¹⁹⁶⁰

Anlässlich der Kreistagssitzung am 8. März 1973, in der die Kostenbeteiligung des Landkreises Karlsruhe an der Verlängerung Bergstrecke der Albtalbahn von Langensteinbach

¹⁹⁵⁵ Vgl. Bindewald, Klaus: Chronik 2009 des Verkehrswesens in der Region Karlsruhe. Bad Herrenalb 2010. S. 31.

¹⁹⁵⁶ Vgl. BNN, Ausgabe Ettlingen: „Gemeinden der nördlichen Hardt wünschen: Stadt und Kreis Karlsruhe sollen HVG-Trägerschaft übernehmen. Auf lange Sicht Bruchsal in die Planungen einbeziehen“. Karlsruhe, 11. August 1972. AVG-Registatur. Aktenzeichen 378.6 VII. BA Pressemeldungen.

¹⁹⁵⁷ Vgl. http://de.wikipedia.org/wiki/Kreisreform_Baden-W%C3%Bcrtemberg. Zugriff 13. November 2010.

¹⁹⁵⁸ Vgl. Verkehrsbetriebe Karlsruhe: Aktennotiz: Verkehrsfinanzierungsgesetz 1971; hier: Information des Innenministeriums über die Planung einer U-Strab (Stadtbahn) sowie die von den Verkehrsbetrieben für die Jahre 1973 bis 1977 vorangemeldeten Vorhaben.“. Karlsruhe, 01. August 1972. S. 2. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/58, Nordbahn. Ordner 2.

¹⁹⁵⁹ Vgl. Deutschen Bundesbahn, Bundesbahndirektion Karlsruhe: Brief an Stadtverwaltung Karlsruhe. Karlsruhe, 24. Mai 1973. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/58, Nordbahn. Ordner 2.

¹⁹⁶⁰ Zitat ebd.

bis Ittersbach beschlossen wurde, forderten sämtliche Redner erneut eine HVG für die ÖPNV-Erschließung der nördlichen Hardt.¹⁹⁶¹

Auch in einer weiteren Kreistagssitzung, in der am 14. November 1973 über Einzelheiten des Finanzierungsvertrags für die Streckenverlängerung von Langensteinbach bis Ittersbach debattiert wurde, wurde das Thema des Anschlusses der Hardtgemeinden an den ÖPNV – der nördlichen und der südlichen Gemeinden – erneut angesprochen. Landrat Dittney verkündete, man habe bereits erste diesbezügliche Gespräche mit der Stadt Karlsruhe geführt.¹⁹⁶² Weiterhin legte in dieser Debatte der Neureuter Bürgermeister und FDP-Fraktionsvorsitzende Hermann Meinzer Wert darauf, dass der Beitrag des Landkreises Karlsruhe zur Finanzierung des Streckenabschnitts Langensteinbach – Ittersbach keine Präjudizierung für eine Hardtbahn sein dürfe.¹⁹⁶³

5.1.5 Die Nordbahn – die Straßenbahnstrecke in die Nordweststadt

Im März 1969 sprachen sich sowohl der Verkehrs-, als auch der Polizeiausschuss der Stadt Karlsruhe, jeweils einstimmig dafür aus, den Empfehlungen Professor Leutzbachs zu folgen und die Straßenbahn nach ihrer Herausnahme aus der Reinhold-Frank-Straße durch die Blücherstraße zur Moltkestraße zu führen.¹⁹⁶⁴

Dementsprechend wurde 1969 mit den Bauarbeiten begonnen,¹⁹⁶⁵ und 1971 erfolgte der erste Schritt der Umsetzung des Gutachtens von Professor Leutzbach: Die neue Straßenbahnstrecke zwischen der Kaiserallee durch die Blücherstraße bis zur Moltkestraße wurde im Dezember in Betrieb genommen.¹⁹⁶⁶ Gleichzeitig wurde die Strecke vom Mühlburger Tor durch die

¹⁹⁶¹ Vgl. BNN, Ausgabe Ettlingen: „Bund und Land haben zugestimmt: 1,5 Millionen DM aus der Kreiskasse für die AVG-Linie bis nach Ittersbach. Noch in diesem Jahr könnte die Baumaßnahme eingeleitet werden.“ Karlsruhe, 09. März 1973. AVG-Registatur. Aktenzeichen 378.6 VII. BA Pressemeldungen.

¹⁹⁶² Vgl. BNN, Stadt-Ausgabe: „Ein Beitrag zur Verbesserung des Nahverkehrs. Der Kreis Karlsruhe fördert die Weiterführung der AVG. Karlsbad ebenfalls stark beteiligt/Neun Kilometer Strecke.“ Karlsruhe, 16. November 1973. AVG-Registatur. Aktenzeichen 378.6 VII. BA Pressemeldungen.

¹⁹⁶³ Vgl. ebd.

Eine Präjudizierung wurde diese Vereinbarung dann aber doch, auch wenn es Neureut wegen der Eingemeindung nach Karlsruhe nicht mehr direkt betraf (siehe Kapitel 5.1.6 und 5.1.7).

¹⁹⁶⁴ Vgl. BNN: „Die Entscheidung ist gefallen. Die Blücherstraße wird neue Trasse der Straßenbahn.“ Karlsruhe, 08. März 1968. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/58.1. Nordbahn. Zeitungsausschnitte.

¹⁹⁶⁵ Vgl. BNN: „Die Weichen werden gestellt“ Karlsruhe, 13. August 1969. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/58.1. Nordbahn. Zeitungsausschnitte.

¹⁹⁶⁶ Vgl. Verkehrsbetriebe Karlsruhe: Aktenmerk Bauvorhaben Nordbahn. Karlsruhe 1974. S. 1. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/58, Nordbahn. Ordner 2.

Reinhold-Frank-Straße und die Moltkestraße zum Städtischen Klinikum stillgelegt und anschließend abgebaut.¹⁹⁶⁷



Abbildung 79: Stadtbahnwagen der Linie S1 in der Blücherstraße¹⁹⁶⁸

Auch für die Verlängerung der Strecke nach Norden wollte man sich auf die planerischen Grundlagen des Gutachtens von Leutzbach stützen.¹⁹⁶⁹ So wurde verkündet, dass das Planfeststellungsverfahren für den Bau des ersten Abschnitts entlang der Karlsruher Nordweststadt bis zur heutigen Haltestelle Haus Bethlehem eingeleitet worden sei und kurz vor dem Abschluss stünde. Mit den vorbereitenden Arbeiten wollte man spätestens 1973 beginnen.¹⁹⁷⁰

Im April 1973 verfassten das Stadtplanungsamt und die VBK gemeinsam eine Begründung, warum der Bau der Nordbahn notwendig sei. In dieser Begründung wird erneut vor allem auf das Bevölkerungswachstum durch die geplante Bebauung des alten Flugplatzes, aber auch

¹⁹⁶⁷ Vgl. Stadtarchiv Karlsruhe, Verkehrsbetriebe Karlsruhe (Hrsg.); Koch, Manfred (Hrsg.): Mit Beiträgen von: Bindewald, Klaus; Ludwig, Dieter; Stammeler, Horst u. a.: Unter Strom. Geschichte des öffentlichen Nahverkehrs in Karlsruhe. Veröffentlichungen des Karlsruher Stadtarchivs, Bd. 20. Karlsruhe 2000. S. 236.

¹⁹⁶⁸ Eigene Abbildung.

¹⁹⁶⁹ Vgl. Landratsamt Karlsruhe: Aktenvermerk. Karlsruhe, 14. Juni 1972. S. 2. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/58, Nordbahn. Ordner 2.

¹⁹⁷⁰ Vgl. Verkehrsbetriebe Karlsruhe: Aktennotiz: Verkehrsfinanzierungsgesetz 1971; hier: Information des Innenministeriums über die Planung einer U-Strab (Stadtbahn) sowie die von den Verkehrsbetrieben für die Jahre 1973 bis 1977 vorangemeldeten Vorhaben.“. Karlsruhe, 01. August 1972. S. 2. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/58, Nordbahn. Ordner 2.

durch Verdichtung der vorhandenen Bebauung eingegangen. So prophezeite man für den 500-m-Bereich entlang der geplanten Strecke einen Anstieg der Bevölkerung von etwa 5.500 im Jahr 1972 auf 16.200 bis 17.000 im Jahr 1980.¹⁹⁷¹ „Das Entwicklungszentrum Nordweststadt wird durch Läden sowie öffentliche und private Dienste die Versorgungsfunktion für einen Einzugsbereich von mindestens 20.000 Einwohnern erfüllen. Bei den vorliegenden Nutzungsüberlegungen besteht für die Nordbahn Karlsruhe zumindest planerisch die seltene Chance, die Siedlungsentwicklung der Forderung des öffentlichen Nahverkehrs voll anzupassen.“¹⁹⁷²

Auch auf vorhandene öffentliche Einrichtungen entlang des neuen Linienabschnitts, wie zum Beispiel das städtische Klinikum und das Humboldt-Gymnasium, wurde eingegangen.¹⁹⁷³ Einen weiteren Vorteil sahen die Verfasser in der engeren Verflechtung mit Neureut nach dem Weiterbau der Strecke.¹⁹⁷⁴

So erfolgte 1973 „nach jahrelangen Verhandlungen mit den amerikanischen Streitkräften und der Bundesvermögensverwaltung“¹⁹⁷⁵ der Baubeginn der Nordbahn.¹⁹⁷⁶

Bereits im Mai 1973 war mit den ersten vorbereitenden Arbeiten zum Bau der Nordbahn, begonnen worden,¹⁹⁷⁷ am 28. September 1973 erteilte dann das Regierungspräsidium die Genehmigung für den eigentlichen Streckenbau.¹⁹⁷⁸

¹⁹⁷¹ Vgl. Stadtwerke Karlsruhe – Verkehrsbetriebe; Stadtplanungsamt Karlsruhe: Nordbahn Karlsruhe. Verkehrliche Begründung. Karlsruhe, 12. April 1973. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/58, Nordbahn. Ordner 2. S. 6.

¹⁹⁷² Zitat S. 6.

¹⁹⁷³ Vgl. S. 7.

Dabei ist zum Städtischen Klinikum zu bemerken, dass es auch vor dem Bau der Nordbahn mit der Straßenbahnlinie 2 auf der Schiene zu erreichen war. Jedoch bietet der Anschluss mit einer zweiten Straßenbahn-/Stadtbahnlinie eine weitaus höhere Zahl von Ausgangspunkten, von denen aus das Klinikum ohne oder mit einer verminderten Zahl von Umstiegen erreicht werden kann.

¹⁹⁷⁴ Vgl. Stadtwerke Karlsruhe – Verkehrsbetriebe; Stadtplanungsamt Karlsruhe: Nordbahn Karlsruhe. Verkehrliche Begründung. Vom 12. April 1973. Karlsruhe 1973. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/58, Nordbahn. Ordner 2. S. 5.

¹⁹⁷⁵ Zitat Aktenvermerk Bauvorhaben Nordbahn. Karlsruhe 1974. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/58, Nordbahn. Ordner 2. S. 1.

¹⁹⁷⁶ Vgl. ebd. S. 1

¹⁹⁷⁷ Vgl. Aktenvermerk „Nordbahn“ Entwurf. Karlsruhe, 22. Oktober 1975. S. 5. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/58, Nordbahn. Ordner 2.

¹⁹⁷⁸ Vgl. Regierungspräsidium Karlsruhe: Entscheidung. Vom 28. September 1973. Karlsruhe 1973. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/58, Nordbahn. Ordner 2.

Die Genehmigungsurkunde wurde mit Datum vom 22. Oktober 1973 ausgestellt.

Vgl. Regierungspräsidium Karlsruhe: Genehmigungsurkunde. Vom 22. Oktober 1973. Karlsruhe 1973. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/58, Nordbahn. Ordner 2.

Diese Strecke beginnt auf der Kreuzung Blücher- und Moltkestraße vor dem Haupteingang des Städtischen Klinikums. Bereits beim Bau der neuen Straßenbahnverbindung zum Städtischen Klinikum nach dem Abbau der Trasse in der nördlichen Reinhold-Frank-Straße und der östlichen Moltkestraße war in diese Kreuzung ein Gleisdreieck eingebaut worden, an das der neue Streckenabschnitt anschließt.¹⁹⁷⁹ Die zweigleisige Strecke¹⁹⁸⁰ verläuft zunächst in der Mitte der Blücherstraße, wird dann über eine Rampe abgesenkt und führt dann weiter in Tieflage etwa 1,8 km geradeaus entlang der östlichen Seite der Nordweststadt und der westlichen Seite des alten Flughafens. Der Streckenabschnitt endet mit einer Wendeschleife, gleichfalls in Tieflage, an der Haltestelle Haus Bethlehem. Mit dieser Haltestelle endet heute der Bereich, auf dem als Straßenbahn gemäß der BOStrab gefahren wird.

Auch die Planungen zur Nordtangente sowie die Option der neu zu bauenden Straßenbahnstrecke nach Neureut wurden in die Planungen der Nordbahn miteinbezogen.¹⁹⁸¹

Die Bauweise in Tieflage galt damals als sehr modern, die VBK selbst bezeichneten die Strecke „als Musterbeispiel einer modernen Stadtbahnanlage“¹⁹⁸².

Man kann diesen Bau in Tieflage als einen Vorgriff auf die in den 70er Jahren geplante U-Bahn oder als den Wunsch nach „Moderne“ interpretieren, wie es die VBK taten. Weitaus wichtiger war jedoch, dass durch die Tieferlegung höhengleiche Kreuzungen vermieden und so der Verkehr beschleunigt werden konnte.¹⁹⁸³ Auch ist die Geräuschemission geringer als bei herkömmlicher Bauweise.¹⁹⁸⁴

Allgemein war die Schaffung von Strecken auf eigenen Gleiskörpern im ÖPNV ein Ziel in den 1960er und 1970er Jahren, aus Sicherheitsgründen und im Interesse der Beschleunigung.

¹⁹⁷⁹ Vgl. Bindewald, Klaus: Chronik 2009 des Verkehrswesens in der Region Karlsruhe. Bad Herrenalb 2010. S. 31.

¹⁹⁸⁰ Für diese Ausführung wurde Gelände der damaligen Grenadierkaserne für den Verkehr benötigt. Vgl. Aktenvermerk des Rechtsreferats der Stadt Karlsruhe „Antrag der Städt. Verkehrsbetriebe Karlsruhe auf Erteilung der Genehmigung zur Errichtung einer doppelgleisigen Bahnanlage für die Nordbahn zwischen Moltkestraße und Gemarkungsgrenze Neureut; hier: Öffentliche Anhörung der Planunterlagen und Anhörung der beteiligten Behörden und Stellen.“ Karlsruhe, 18. Oktober 1972. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/58, Nordbahn. Ordner 2. S. 2.

¹⁹⁸¹ Vgl. Stadtwerke Karlsruhe – Verkehrsbetriebe; Stadtplanungsamt Karlsruhe: Nordbahn Karlsruhe. Verkehrliche Begründung. Vom 12. April 1973. Karlsruhe 1973. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/58, Nordbahn. Ordner 2. S. 3.

¹⁹⁸² Zitat Stadtwerke Karlsruhe – Verkehrsbetriebe (Hrsg.): Verkehrsbetriebe Karlsruhe und Geyer, Wolfram-Christian: 100 Jahre Straßenbahn Karlsruhe. 1877 – 1977. Karlsruhe 1977. S. 53.

¹⁹⁸³ Vgl. Stadtwerke Karlsruhe – Verkehrsbetriebe; Stadtplanungsamt Karlsruhe: Nordbahn Karlsruhe. Verkehrliche Begründung. Karlsruhe, 12. April 1973. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/58, Nordbahn. Ordner 2.S. 3.

¹⁹⁸⁴ Vgl. Stadtwerke Karlsruhe – Verkehrsbetriebe (Hrsg.): Verkehrsbetriebe Karlsruhe und Geyer, Wolfram-Christian: 100 Jahre Straßenbahn Karlsruhe. 1877 – 1977. Karlsruhe 1977. S. 53.

Nicht ohne Stolz schreiben die VBK in einer Broschüre von 1977, dass sich der Anteil der Gleise auf besonderem Bahnkörper von 42 % vor dem Zweiten Weltkrieg auf 75 % 1977 erhöht habe.¹⁹⁸⁵

Ein weiterer wesentlicher Grund für den Bau in Tieflage war außerdem, dass die U. S. Army in den 1970er Jahren den „alten Flughafen“ noch als Militärflugplatz benutzte und fürchtete, dass im Falle eines Baus der Bahn auf demselben Niveau wie der Flughafen der Flugbetrieb durch die Oberleitung der Bahn gefährdet werden könnte. Deswegen sollten nach Ansicht der US-Streitkräfte die Oberleitungsmasten in der Höhe begrenzt und mit roten Lichtern auf der Spitze versehen werden, außerdem sei die Wendeschleife zu verlegen.¹⁹⁸⁶ Durch die Tieferlegung der Trasse wurde die Gefährdung beseitigt, und die amerikanischen Streitkräfte stimmten dem Bau der Nordbahn unter der Bedingung zu, dass die Bahn zwischen 3,0 und 4,5 Meter unter dem Niveau des Flugplatzes gebaut würde.¹⁹⁸⁷ Die Einwilligung wurde durch Major Saduski vom Europäischen Hauptquartier Ingenieur-Division telefonisch am 21. November 1972 erteilt.¹⁹⁸⁸

¹⁹⁸⁵ Vgl. ebd. S. 53.

¹⁹⁸⁶ Vgl. Aktenvermerk des Rechtsreferats der Stadt Karlsruhe „Antrag der Städt. Verkehrsbetriebe Karlsruhe auf Erteilung der Genehmigung zur Errichtung einer doppelgleisigen Bahnanlage für die Nordbahn zwischen Moltkestraße und Gemarkungsgrenze Neureut; hier: Öffentliche Anhörung der Planunterlagen und Anhörung der beteiligten Behörden und Stellen.“ Karlsruhe, 18. Oktober 1972. S. 5. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/58, Nordbahn. Ordner 2.

¹⁹⁸⁷ Vgl. Brief des Stadtplanungsamts der Stadt Karlsruhe an das Büro für zivile Angelegenheiten Karlsruhe. Karlsruhe, 04. Juli 1972. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/58, Nordbahn. Ordner 2. Vgl. auch: Antwort der US-Streitkräfte (Department of the Army, Headquarters support Activity Karlsruhe) vom 04.12.1972. Karlsruhe 1972. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/58, Nordbahn. Ordner 2.

Sowie Aktenvermerk „Nordbahn“ Entwurf. Karlsruhe, 22. Oktober 1975. S. 4. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/58, Nordbahn. Ordner 2.

¹⁹⁸⁸ Vgl. Aktenvermerk des Dezernats III der Stadt Karlsruhe. Karlsruhe, 27. November 1972. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/58, Nordbahn. Ordner 2.



Abbildung 80: Stadtbahn der Linie S1 Richtung Neureut auf der Straßenbahnstrecke entlang der Northwest-Stadt¹⁹⁸⁹

Heutzutage würde man, wenn es sich vermeiden lässt, eine Straßenbahnlinie jedoch nicht mehr so bauen. Denn diese Bauweise vermittelt den Fahrgästen an Haltestellen nur ein mangelhaftes Sicherheitsgefühl, außerdem ist die Infrastruktur (insbesondere an Haltestellen und Zuwegen) durch ihre schlechte Einsehbarkeit überdurchschnittlich von Vandalismus betroffen.¹⁹⁹⁰

An dem Streckenabschnitt wurden inklusive der Haltestelle vor dem Eingang zum Städtischen Klinikum fünf Haltestellen geplant und gebaut, davon drei in Tieflage, um die vorhandene Bebauung vor allem westlich der Strecke sowie die geplante Bebauung auf dem Gelände des alten Flughafens optimal erschließen zu können.¹⁹⁹¹

Die förderfähigen Kosten für den Bauabschnitt von der Moltkestraße bis zur heutigen Haltestelle Haus Bethlehem inklusive der Wendeschleife wurden im GVFG-Bescheid mit 18.470.000 DM festgesetzt.¹⁹⁹²

¹⁹⁸⁹ Eigene Abbildung.

¹⁹⁹⁰ Interview Carsten Strähle am 24. Juni 2012.

¹⁹⁹¹ Vgl. Brief des Dezernats I „Nordbahn – Einrichtung der Haltestellen“. Karlsruhe 18. Februar 1973. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/58, Nordbahn. Ordner 2.

¹⁹⁹² Vgl. Brief/Bewilligung des Ministeriums für Wirtschaft, Mittelstand und Verkehr Baden-Württemberg. Stuttgart, 15. Oktober 1974. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/58, Nordbahn. Ordner 2.

Am 14. November 1975 wurde die 2,2 km lange Strecke in Betrieb genommen, gleichzeitig wurde das Busnetz im Karlsruher Nordwesten neu strukturiert.¹⁹⁹³ Im Vorfeld der Eröffnung wurde Kritik geäußert an der „zu aufwendigen Beleuchtung“, der „nicht mehr ausreichenden Bedienung durch Nahverkehrsmittel“¹⁹⁹⁴ als Folge der Umstellung des Busnetzes, den „zu langen Fußwegen um die Damaschkestraße“¹⁹⁹⁵ sowie am Erscheinungsbild der Strecke, das „so ganz anders wirkt, als man es gewohnt ist“¹⁹⁹⁶. Vor allem der letzte Punkt erscheint verständlich, zumal wenn man bedenkt, dass die Tieflage einer Straßenbahnstrecke in Karlsruhe ein Einzelstück blieb.

Auch vom SPD-Ortsverein Nordweststadt waren kritische Töne zu vernehmen, denn man hatte eine „Kantate zur Eröffnung der Nordbahn für einfachen Bürgerchor mit gemischten Gefühlen zu singen“ auf Flugblättern verteilt.¹⁹⁹⁷ In dieser hieß es: „Für heut’ so viel: die Nordbahn ist kein Grund zum Jubel, wir lassen uns nicht blenden durch den neuen Glanz; wir stellen fest: Für manchen Unsinn rollt der Rubel, für manches Nöt’ge aber fehlen die Finanzen ganz.“¹⁹⁹⁸

Auch Bewohner der nördlichen Hardtwaldsiedlung meldeten Bedenken an, weil die nördliche Hardtwaldsiedlung durch Inbetriebnahme der Straßenbahnstrecke und die gleichzeitige Einstellung der Buslinie 71 vom öffentlichen Nahverkehr abgeschnitten sei. Deswegen werde die Empörung in den nächsten Wochen erst richtig beginnen, da weder das Humboldtgynasium noch die Innenstadt mit zumutbaren Fußwegen zu den Haltestellen mit dem ÖPNV zu erreichen seien.¹⁹⁹⁹

Noch drastischer drückten sich Schüler aus der Nordweststadt auf einem gleichermaßen verteilten Flugblatt aus: „Einerseits werden also Millionen für prunkvolle Neubauten wie die Nordbahn (...) ausgegeben. Um diese Millionen wieder hereinzubekommen werden

¹⁹⁹³ Vgl. BNN: „Ab morgen mit der ‚Tram‘ auch in die Nordweststadt. Neue Fahrpläne garantieren gute Bus- und Bahnverbindungen.“ Karlsruhe, 13. November 1975. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/58, Nordbahn. Ordner 2.

¹⁹⁹⁴ Zitat ebd.

¹⁹⁹⁵ Zitat ebd.

¹⁹⁹⁶ Zitat BNN: „Die Nordbahn ist mehr als bloß eine neue Straßenbahnlinie.“ Karlsruhe, 14. November 1975. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/58, Nordbahn. Ordner 2.

¹⁹⁹⁷ Vgl. SPD-Ortsverein KA-Nordweststadt (Hrsg.): Heyer, Klaus; Paepcke, Helge: Kantate zur Eröffnung der Nordbahn für einfachen Bürgerchor, mit gemischten Gefühlen zu singen. Karlsruhe 1975. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/58, Nordbahn. Ordner 2.

¹⁹⁹⁸ Zitat ebd.

¹⁹⁹⁹ Vgl. BNN: „Straßenbahnlinie in der Nordweststadt gestern eingeweiht: Beweis für die Förderung des Nahverkehrs. Neben Musik, Fahnen und feierlichen Reden auch ‚gemischte Bürgergefühle‘“ Karlsruhe, 15. November 1975. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/58, Nordbahn. Ordner 2.

andererseits soziale Leistungen abgebaut, werden die Fahrpreise für Straßenbahn und Bus erhöht (Durchschnittlich 17 %) und werden die Buslinien (...) eingeschränkt (...). Verantwortlich für die Verschwendung auf der einen und Preiserhöhungen für städtische Leistung auf der anderen Seite ist der Gemeinderat, also die Parteien, die sich so sozial geben. Wir sind sicher, im Geiste aller Nordweststadt-Bürger zu sprechen, wenn wir uns gegen solche Fehlplanungen wie die Nordbahn wenden.²⁰⁰⁰

Der Karlsruher Oberbürgermeister Dullenkopf hingegen kündigte bei seiner Eröffnungsansprache den Weiterbau bis „ins Zentrum des neuen Stadtteils Neureut“²⁰⁰¹ bis 1978 an.²⁰⁰²

Ein drei Tage nach der Eröffnung an Dullenkopf gerichteter Brief beklagte die Inbetriebnahme ebenfalls, der Verfasser beschwerte sich jedoch vor allem über die Beeinträchtigungen für den Individualverkehr:²⁰⁰³ „Durch den kostspieligen und hochgelobten Bau der Nordbahn haben sich die Verkehrsverhältnisse entscheidend verschlechtert (...). War vorauszusehen, daß der öffentliche Verkehr durch die Einweihung der Nordbahn nicht wirklich verbessert wird, so kommt die Verschlechterung des Individualverkehrs durch die neue Straßenführung überraschend. (...) Die Folge war heute morgen beim Berufsverkehr (...) ein Chaos an der Kreuzung Blücherstraße-Moltkestraße und unzumutbare Zustände für die Bewohner der Nordweststadt.“²⁰⁰⁴

5.1.6 Die Stadtbahn nach Neureut

Am 8. Februar 1972 fand bei den VBK eine Besprechung statt, an der neben Mitarbeitern der VBK (Dorbarth, Scheu und Ludwig), auch ein Vertreter der damals noch selbstständigen Gemeinde Neureut und zwei Vertreter der Deutschen Bundesbahn teilnahmen.²⁰⁰⁵

²⁰⁰⁰ Schüler der Nordstadt; Hörner, R (V.i.S.d.P.): Heute Eröffnung der Nordbahn. Am 01. Januar 76 Erhöhung der Fahrpreise. Karlsruhe 1975. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/58, Nordbahn. Ordner 2.

²⁰⁰¹ Zitat BNN: „Straßenbahnlinie in der Nordweststadt gestern eingeweiht: Beweis für die Förderung des Nahverkehrs. Neben Musik, Fahnen und feierlichen Reden auch ‚gemischte Bürgergefühle‘“ Karlsruhe, 15. November 1975. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/58, Nordbahn. Ordner 2.

²⁰⁰² Vgl. ebd.

²⁰⁰³ Vgl. Kaller, Gerhard: Brief an den OB der Stadt Karlsruhe. Betr. Verkehrsverhältnisse in der Nordweststadt. Karlsruhe, 17. November 1975. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/58, Nordbahn. Ordner 2.

²⁰⁰⁴ Zitat ebd.

²⁰⁰⁵ Vgl. Ludwig, Dieter: Aktenvermerk: „Führung der Gleisanlagen durch die Gemeinde Neureut“ Karlsruhe, 11. Februar 1972. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/58, Nordbahn. Ordner 2.

In dieser Besprechung wurde auch ein Planungsentwurf des Büros Schaechterle erörtert. Auf Basis des Gutachtens Leutzbachs hatten auch diese Planer in ihrem Entwurf den Vorschlag aufgegriffen, die Straßenbahn auf den Gleisen der DB zu führen, dieses allerdings auch in Neureut selbst, und dort keine eigene Trasse für die Straßenbahn zu bauen, sondern neben das bestehende DB-Gleis ein zweites zu legen.²⁰⁰⁶

Weiter wurde erörtert und festgelegt, dass aus Sicherheitsgründen auf dem zweigleisigen Streckenabschnitt jedes Gleis nur in eine Richtung befahren werden sollte. Den Streckenabschnitt in zwei eingleisige Strecken zu verwandeln, sollte ebenso vermieden werden wie ein Gleiswechselbetrieb, da ein rein zweigleisiger Betrieb die geringsten Anforderungen an die Sicherungstechnik stellte.²⁰⁰⁷

Die Betriebsführung auf der Infrastruktur sollte von der zu gründenden HVG übernommen werden, die Züge der Bundesbahn (d. h. die verbliebenen Güterzüge) sollten im reinen Durchgangsverkehr über den Streckenabschnitt der HVG geleitet werden, der mittels einer „Vereinigungsweiche“²⁰⁰⁸ im Süden und hinter der Wendeschleife im Norden Neureuts an die noch verbleibende DB-Infrastruktur angeschlossen werden sollte.²⁰⁰⁹

Betriebsschwierigkeiten seien keine zu erwarten, da die Bahnen der HVG maximal im Zehn-Minuten-Takt fahren sollten und der fragliche Streckenabschnitt nur eine Länge von 1,7 km aufwies.²⁰¹⁰

Der Gleismittenabstand sollte einen vollbahntauglichen Wert von 4 m betragen, die Höhe der Fahrleitung 5 m. Ebenfalls für den Betrieb mit Vollbahnfahrzeugen wurde der Mindestradius der Kurven und Weichen mit 300 m festgelegt.²⁰¹¹

Im Anschluss an den gemeinsamen Streckenabschnitt wünschte die DB zusätzlich zu den Streckengleisen eine Abstellanlage mit zwei Abstellgleisen, was jedoch auf Widerstand der Gemeinde Neureut stieß.²⁰¹²

²⁰⁰⁶ Vgl. ebd. S. 1.

²⁰⁰⁷ Vgl. ebd. S. 1.

²⁰⁰⁸ Über diese damals geplante „Vereinigungsweiche“ fahren auch heute noch die (wenigen) Güterzüge von Knielingen her kommend oder die Stadtbahnen aus der Nordweststadt in die Strecke durch Neureut ein. Die Einfahrt aus Richtung der Nordweststadt ist durch das Hauptsignal A, aus Richtung Knielingen durch das Einfahrtssignal B gesichert.

²⁰⁰⁹ Vgl. Ludwig, Dieter: Aktenvermerk: „Führung der Gleisanlagen durch die Gemeinde Neureut“ Karlsruhe, 11. Februar 1972. S. 1. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/58, Nordbahn. Ordner 2.

²⁰¹⁰ Vgl. ebd. S. 1.

²⁰¹¹ Vgl. ebd. S. 2.

Als problematisch wurde der Gleisanschluss der U. S. Army zum Gelände des Flugplatzes beurteilt. Diesen wollte man angesichts des geringen Güteraufkommens auf die Belieferung mit Containern über Lkws im kombinierten Verkehr umstellen.²⁰¹³

Insgesamt vermittelt dieser Vermerk einen sehr optimistischen Eindruck über das Vorhaben, wenn man den weiteren Verlauf betrachtet eher zu optimistisch.

Am 14. Juni 1972 erläuterten Vertreter der VBK gegenüber Mitarbeitern des Landratsamtes Karlsruhe den Stand der Planungen. In diesem Gespräch wurde verkündet, dass die Planungen für den Bereich Neureut bereits abgeschlossen und mit der Gemeinde abgestimmt seien, und dass auf Karlsruher Gemarkung nur noch Einwendungen und einige technische Fragen bezüglich des Tiefbaus zu klären wären.²⁰¹⁴

Für Neureut wurde eine Bevölkerungszahl von 23.000 prognostiziert, für Eggenstein und Leopoldshafen zusammen 18.300 Einwohner, wozu noch 4.800 Arbeitsplätze im Kernforschungszentrum kämen. Mit diesen Werten der Bevölkerungsentwicklung wurde die Verlängerung der Nordbahn auf die untere Hardt begründet, wobei der Baubeginn des Streckenabschnitts bis Neureut-Kirchfeld 1976, der der weiteren Verlängerung bis Leopoldshafen und des Anschlusses des Kernforschungszentrums 1979 erfolgen sollte.²⁰¹⁵

Bezüglich der Trassenführung ab Neureut legte sich die Stadt Karlsruhe bereits im Frühjahr 1973 fest: „Nach Vorstellung der Stadt Karlsruhe soll soweit als möglich die Trasse der Bundesbahn übernommen werden (...)“.²⁰¹⁶

Im Rahmen der Verhandlungen über die Eingemeindung der bis dahin selbstständigen Gemeinde Neureut nach Karlsruhe musste die Stadt Karlsruhe Neureut etliche Zugeständnisse machen, denn Neureut hatte ein gewichtiges Verhandlungspfand. Als größte selbstständige Gemeinde Baden-Württembergs ohne Stadtrecht war Neureut mit fast 14.000 Einwohnern groß genug, um auch nach der Gebietsreform selbstständig bleiben zu können,²⁰¹⁷ stand also

²⁰¹² Vgl. ebd. S. 2.

²⁰¹³ Vgl. ebd. S. 2 f.

²⁰¹⁴ Vgl. Landratsamt Karlsruhe: Aktenvermerk. Karlsruhe, 14. Juni 1972. S. 2. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/58, Nordbahn. Ordner 2.

²⁰¹⁵ Vgl. Stadtwerke Karlsruhe – Verkehrsbetriebe; Stadtplanungsamt Karlsruhe: Nordbahn Karlsruhe. Verkehrliche Begründung. Karlsruhe, 12. April 1973. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/58, Nordbahn. Ordner 2. Anlage zu Ziffer 1, S. 2.

²⁰¹⁶ Zitat Ebd. S. 2.

²⁰¹⁷ Die Bevölkerungszahl, ab der eine Gemeinde selbstständig bleiben durfte, war in der Gemeindereform für Baden-Württemberg mit 8.000 Einwohnern festgelegt worden. Vgl. http://wapedia.mobi/de/Gebietsreform_in_Baden-W%C3%A4rttemberg. Zugriff 13. November 2010.

nicht unter dem Zwang, andernfalls mit einer oder mehreren anderen Gemeinden vereinigt zu werden. Eine Abstimmung im Januar 1974 ergab in Neureut eine Ablehnung der Eingemeindung mit 96 %.²⁰¹⁸ Letztlich beschloss der baden-württembergische Landtag die Eingemeindung Neureuts nach Karlsruhe gegen die Widerstände.²⁰¹⁹

Im Eingemeindungsvertrag wurde unter anderem festgelegt, dass Neureut einen Straßenbahnanschluss erhalten sollte,²⁰²⁰ indem die „Fortführung der HVG-Bahn bis zur vorgesehenen Endschleife im Baugebiet ‚Blankenlocher Weg‘ (...) entsprechend den finanziellen Möglichkeiten zügig erfolgen“²⁰²¹ sollte. Außerdem wurde vereinbart, dass „die Stadtwerke (...) im Benehmen mit dem Ortschaftsrat prüfen [werden], inwieweit die Verkehrsbedienung von Neureut besser gestaltet und eine Anbindung der Kirchfeldsiedlung sowie der Heidesiedlung an das städtische Verkehrsnetz verwirklicht werden kann.“²⁰²²

Dieser Teil der Vereinbarung wurde und wird eingehalten, indem die VBK-Buslinien 71 und 72 das Ortsgebiet von Neureut und den östlichen Teil der Kirchfeldsiedlung erschließen und als Zubringerlinien zur S1/S11 (die Linie 71 inzwischen auch zur Straßenbahnlinie 3) fungieren. Die Buslinie 73 verbindet über die Fahrt auf der Linkenheimer Landstraße und anschließend der Willy-Brandt-Allee den östlichen Teil des Ortsteils Neureut-Heide und den östlichen Teil der Kirchfeldsiedlung direkt mit dem Europaplatz.

Der andere Teil des Ortsteils Neureut-Heide wurde lange Jahre durch die VBK-Buslinie 70 an den ÖPNV angeschlossen, der südliche Teil seit 2006 durch die Straßenbahnlinie 3, der westliche weiterhin durch die seitdem verkürzte Buslinie 70 und die Buslinie 71.

Im April 1975 erfolgte dann die formelle Eingemeindung Neureuts nach Karlsruhe,²⁰²³ die letzte, die die Stadt Karlsruhe bis heute durchführte.²⁰²⁴

Der Ortschaftsrat Neureut befasste sich im Januar 1976 mit dem Weiterbau der Hardtbahn und der Streckenführung in Neureut. Unter Bezugnahme auf etliche Besprechungen zwischen

²⁰¹⁸ Vgl. Stadt Karlsruhe-Stadtarchiv (Hrsg.): Asche, Susanne; Bräunche, Ernst Otto; Koch, Manfred; Schmitt, Heinz; Wagner, Christina: Karlsruhe. Die Stadtgeschichte. Karlsruhe 1998. S. 649.

²⁰¹⁹ Vgl. ebd. S. 649.

²⁰²⁰ Vgl. Vereinbarung über die Eingliederung der Gemeinde Neureut in die Stadt Karlsruhe. Unter <http://www1.karlsruhe.de/Stadt/Stadtrecht/s-0-9.htm>. Zugriff 27.06.2007. § 16 Planung und Entwicklung im Stadtteil Karlsruhe-Neureut. f) Verkehrsentwicklung. bb). S. 17.

²⁰²¹ Zitat ebd. § 16 Planung und Entwicklung im Stadtteil Karlsruhe-Neureut. f) Verkehrsentwicklung. bb). S. 17.

²⁰²² Zitat ebd. § 14 Busverbindung – Stromversorgung. Absatz (1). S. 11.

²⁰²³ Vgl. ebd. § 20 In-Kraft-Treten. S. 19.

²⁰²⁴ Vgl. Stadt Karlsruhe-Stadtarchiv (Hrsg.): Asche, Susanne; Bräunche, Ernst Otto; Koch, Manfred; Schmitt, Heinz; Wagner, Christina: Karlsruhe. Die Stadtgeschichte. Karlsruhe 1998. S. 649.

Ortsverwaltung Neureut und VBK teilte erstere mit Schreiben vom 13. Januar 1976 nunmehr mit, dass man „dem aufgezeigten Provisorium“,²⁰²⁵ d. h. zunächst einmal die Straßenbahn auch in Neureut über die Bundesbahngleise zu führen, unter drei Bedingungen zustimme:²⁰²⁶

„daß

- an der geplanten Trasse mit aller Entschiedenheit festgehalten wird,
- mit der Bundesbahn erreicht wird, daß das vorhandene Gleis benutzt werden kann und kein zweites Gleis daneben verlegt werden muss,
- insbesondere im Bereich des Neubaugebiets ‚Blankenlocher Weg‘ wirksame Lärm- und Sichtschutzmaßnahmen getroffen werden.“²⁰²⁷

Die ursprünglichen Planungen zur Streckenführung der Stadtbahn in Neureut hatten vorgesehen, in gerader Verlängerung der Nordbahn diese zweigleisig gerade und ebenfalls in Tieflage zu einem geplanten neuen Zentrum Neureuts zu führen, das so mit der Stadtbahn an den ÖPNV angeschlossen wäre. Neubaugebiete sollten um die Bahn herum angelegt werden.

Doch da die Bevölkerung nicht so stark gewachsen war, wie ursprünglich angenommen, und insofern das neue Zentrum von Neureut noch nicht existierte,²⁰²⁸ „suchte man nach einer einfachen, zweckmäßigen Lösung, um Neureut bald auf der Schiene bedienen zu können, ohne eine aufwendige Strecke auf der ‚grünen Wiese‘ zu bauen.“²⁰²⁹

²⁰²⁵ Zitat Stadt Karlsruhe – Ortsverwaltung Neureut. Brief an die Verkehrsbetriebe Karlsruhe. Betr. Nordbahn. Karlsruhe, 13. Januar 1976. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/1.10.2 Nordbahn 3. BA. Verträge mit der DB.

²⁰²⁶ Vgl. ebd.

²⁰²⁷ Zitat ebd.

²⁰²⁸ Vgl. Ludwig, Dieter: Albtalbahn in Karlsruhe bis Neureut. Mischbetrieb Straßenbahn/Eisenbahn. Sonderdruck. S. 1. Aus: Verkehr und Technik V+T, Heft 12/79. Bielefeld 1979.

²⁰²⁹ Zitat ebd.

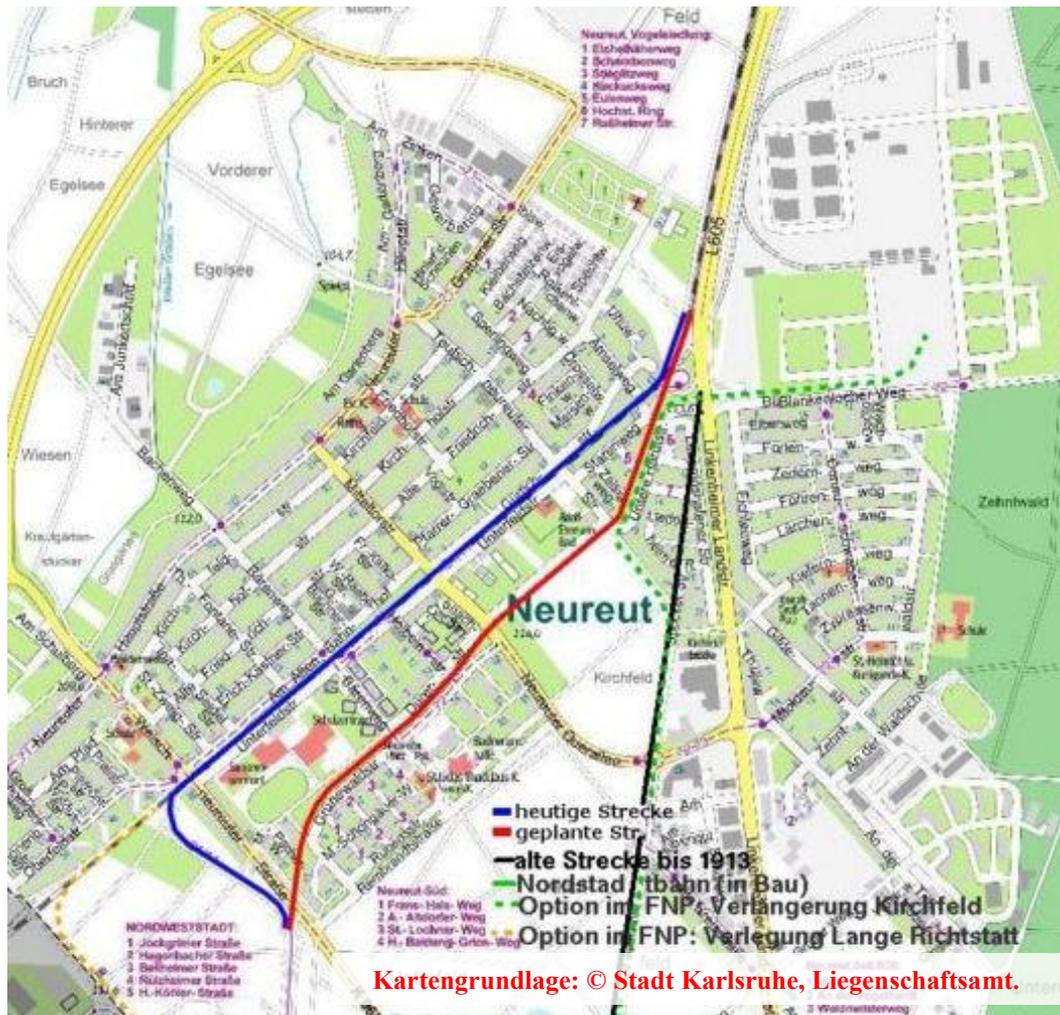


Abbildung 81: Auszug aus Stadtplan Karlsruhe. Streckenführung der Stadtbahn in Neureut²⁰³⁰

Dabei kam den VBK zugute, dass die eingleisige alte Bundesbahnstrecke Karlsruhe – Karlsruhe-Knielingen – Eggenstein-Leopoldshafen sehr nahe am alten Ortskern von Neureut verlief²⁰³¹ und dass der Streckenabschnitt Karlsruhe – Leopoldshafen wegen des Güterverkehrs zum Kernforschungszentrum und einem Militärdepot nicht abgebaut worden war – im Gegensatz zum Streckenabschnitt Kernforschungszentrum – Graben, welcher demontiert worden war.²⁰³² Man baute also zunächst einmal als Verlängerung der Straßenbahn durch die Nordweststadt eine Überführungsstrecke auf die alte Bundesbahnstrecke. Diese führt ab der Nordweststadt zunächst 800 m in Tieflage auf der

²⁰³⁰ Auszug aus Stadtplan Karlsruhe. Bearbeitet von Bruce, Streckenverläufe von René Herb und Mueck. Kartengrundlage: © Stadt Karlsruhe, Liegenschaftsamt. Auf: http://ka.stadtwiki.net/Datei:Plan_Neureut_S-Bahn.jpg. Zugriff 14. August 2012.

²⁰³¹ Vgl. Ludwig, Dieter: Albtalbahn in Karlsruhe bis Neureut. Mischbetrieb Straßenbahn/Eisenbahn. Sonderdruck. S. 1. Aus: Verkehr und Technik V+T, Heft 12/79. Bielefeld 1979.

²⁰³² Vgl. Ludwig, Dieter; Drechsler, Georg: Stadtbahnbetrieb Karlsruhe auf ehemaliger Bundesbahnstrecke. Vernünftiges Gesamtkonzept und beachtlicher Fahrgastzuwachs. S. 24. In: Der Nahverkehr. Heft 5/87. Düsseldorf 1987. S. 24–31.

geplanten endgültigen Trasse, überquert mittels einer Brücke die geplante Nordtangente und schwenkt danach ebenerdig nach Westen ab, um anschließend in nördlicher Richtung auf das Bundesbahngleis einzubiegen.²⁰³³ Das notwendige Gelände für die ursprünglich geplante Trassenführung jedoch sollte weiterhin freigehalten werden.²⁰³⁴

Ein weiterer Vorteil der Mitbenutzung der vorhandenen DB-Strecke bestand in den niedrigeren Baukosten, die statt den für eine Neubaustrecke veranschlagten 27 Mio. DM mit 8,5 Mio. DM geplant waren. Als Nachteil wurde jedoch gewertet, dass die DB-Strecke nur eingleisig war.²⁰³⁵

Da die Übergangsstrecke zunächst einmal rund 800 m lang geradeaus geführt wurde, mussten die Kurven auf der Verbindungsstrecke mit einem relativ engen Radius von nur 100 m gebaut werden,²⁰³⁶ erheblich enger, als es für einen direkten Übergang auf die alte DB Strecke notwendig gewesen wäre.²⁰³⁷

Die Verhandlungen zwischen VBK und der Bundesbahn gestalteten sich sehr langwierig und schwierig.²⁰³⁸ Als ein wesentliches Problem stellte sich die Haftungsfrage dar. Die DB wollte beispielsweise jegliche Regressmöglichkeit der VBK gegen die DB ausschließen. Dieses sollte auch für den Fall gelten, dass eindeutig Mitarbeiter der DB einen Schaden verursacht hätten,²⁰³⁹ denn, so die DB, die VBK hätten erst „das Risiko geschaffen, daß die Bediensteten der DB in vermehrten Umfang schuldig werden können.“²⁰⁴⁰

Der langjährige Leiter der Zentralwerkstatt, Peter Forcher, erinnert sich: „Wir hätten alles unterschrieben, damit wir nur endlich fahren konnten. Und als die DB dann noch ankam und

²⁰³³ Vgl. Drechsler, Georg: Weitere Straßenbahn-Neubaustrecke in Karlsruhe. S. 3. In: Der Stadtverkehr. Heft 1/1980. Freiburg 1980. S. 3 – 6.

²⁰³⁴ Vgl. ebd. S. 3.

²⁰³⁵ Vgl. BNN: „Auf der Nordbahn nach Neureut: Schienenverbund mit Bundesbahn spart der öffentlichen Hand 18,5 Mio. Mark. Trasse durch Neureuter ‚Zentrum‘ bleibt offen.“ Karlsruhe, 08. Juli 1976. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/58.1. Nordbahn. Zeitungsausschnitte.

²⁰³⁶ Vgl. Drechsler, Georg: Weitere Straßenbahn-Neubaustrecke in Karlsruhe. S. 4. In: Der Stadtverkehr. Heft 1/1980. Freiburg 1980. S. 3 -6.

²⁰³⁷ Interview Carsten Strähle am 24. Juni 2012.

Und siehe Abbildung 81: Auszug aus Stadtplan Karlsruhe. Streckenführung der Stadtbahn in Neureut

²⁰³⁸ Interview mit Peter Forcher am 14. Februar 2003.

²⁰³⁹ Vgl. Stadt Karlsruhe, Rechtsreferat: Brief an die VBK: „Nordbahn III. Bauabschnitt; hier: Vereinbarung zwischen der DB und den VBK über die gemeinsame Nutzung der Strecke Karlsruhe – Eggenstein.“ Karlsruhe, 29. Juni 1977. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/1.10.2 Nordbahn 3. BA. Verträge mit der DB.

²⁰⁴⁰ Zitat ebd.

von uns verlangte, dass für den Fall, wenn ein DB-Lokführer einen Unfall baut, obwohl er total betrunken ist, wir schuld sind, dann haben wir das auch noch akzeptiert.“²⁰⁴¹

In der Tat enthält der Vertrag eine Passage, die dem nahe kommt. In § 9, Haftung, wird geregelt, dass „die VBK die DB und ihre Bediensteten von allen Haftpflichtansprüchen frei zu stellen [haben], die gegen sie aus Anlass eines Schadens geltend gemacht werden, den die VBK oder ihre Bediensteten selbst erleiden oder der in Ausübung des Personen-Beförderungsverkehrs Dritten verursacht oder mitverursacht wird.“²⁰⁴² Weiterhin wird in Abs. 2 desselben Paragraphen festgelegt, dass „für Schäden und Aufwendungen, die beim Zusammenstoß von Fahrten der DB mit einer Fahrt der VBK entstehen, (...) die DB grundsätzlich nicht“²⁰⁴³ haftet. D. h. also, bei jedem Unfall zwischen einer Straßenbahn und einem der wenigen noch verbliebenen Güterzüge der DB liegt die Schuld grundsätzlich bei den VBK, egal wer den Unfall verursacht hat und wodurch er verursacht wurde. Die bloße Anwesenheit bzw. Beteiligung der VBK reichte für eine Schuldzuweisung.

Eine Ausnahme von dieser Regelung gab es jedoch: Bei vorsätzlicher Handlung des Personals oder „grobe[n] Alkoholmissbrauchs“ des DB-Personals hafteten die VBK nicht automatisch.²⁰⁴⁴ Wären jedoch Personale der DB und der VBK betrunken, dann sollte § 254 BGB zur Anwendung kommen.²⁰⁴⁵

Weiterhin wurde geregelt, dass

- die Strecke im Eigentum der Deutschen Bundesbahn blieb,
- die Betriebsführung bei den Verkehrsbetrieben Karlsruhe lag,
- die Deutsche Bundesbahn die Strecke nach wie vor mit ihren Güterzügen benutzen konnte und die Einnahmen aus dem Personen- und dem Güterverkehr bei dem jeweiligen Unternehmen verblieben.²⁰⁴⁶

²⁰⁴¹ Interview mit Peter Forcher am 14. Februar 2003.

²⁰⁴² Zitat Vertrag zwischen der deutschen Bundesbahn, vertreten durch die Bundesbahndirektion Karlsruhe, und der Stadt Karlsruhe, vertreten durch die Verkehrsbetriebe, über die gemeinsame vorübergehende Nutzung der Strecke Karlsruhe-Knielingen – Eggenstein. Karlsruhe, 23. Dezember 1977. S. 7. VBK Vertragsarchiv lfd. Nummer 278; Aktenzeichen 405/1/10/2.

²⁰⁴³ Zitat ebd. S. 8.

²⁰⁴⁴ Vgl. ebd. S. 8.

²⁰⁴⁵ Vgl. ebd. S. 8.

²⁰⁴⁶ Vgl. Ludwig, Dieter: Albtalbahn in Karlsruhe bis Neureut. Mischbetrieb Straßenbahn/Eisenbahn. Sonderdruck. S. 2. Aus: Verkehr und Technik V+T, Heft 12/79. Bielefeld 1979.

Am 23. Dezember 1977 konnte dann der Vertrag zwischen den VBK und der Deutschen Bundesbahn „über die gemeinsame vorübergehende Nutzung der Strecke Karlsruhe-Knielingen – Eggenstein.“²⁰⁴⁷ unterzeichnet werden.

In diesem Zusammenhang ist das Wort „vorübergehend“ bemerkenswert. Wie von Neureut gefordert, hielten die VBK zu diesem Zeitpunkt, zumindest offiziell, an den Planungen fest, die Eisenbahnstrecke nur als Übergangslösung zu nutzen. Die Mitbenutzung der DB-Infrastruktur „ist als Provisorium für einen Zeitraum von 10–15 Jahren anzusehen“²⁰⁴⁸ war in den Verhandlungen zu diesem Vertrag betont worden.



Abbildung 82: Gemeinschaftsbetrieb DB-Güterzug / AVG in Neureut²⁰⁴⁹

Nach diesem Zeitraum sollte die neue Straßenbahnstrecke fertiggestellt sein. Doch das Provisorium blieb bestehen. Im Gegenteil: Die „alte“ Eisenbahnstrecke wurde später in Neureut durchgehend zweigleisig ausgebaut.²⁰⁵⁰

²⁰⁴⁷ Zitat Vertrag zwischen der deutschen Bundesbahn, vertreten durch die Bundesbahndirektion Karlsruhe und der Stadt Karlsruhe, vertreten durch die Verkehrsbetriebe, über die gemeinsame vorübergehende Nutzung der Strecke Karlsruhe-Knielingen – Eggenstein. Karlsruhe, 23. Dezember 1977. VBK Vertragsarchiv lfd. Nummer 278; Aktenzeichen 405/1/10/2.

²⁰⁴⁸ Zitat Aktenvermerk Deutsche Bundesbahn. Bundesbahndirektion Karlsruhe. Vom 14. September 1976: Routinebesprechung mit der Stadt Karlsruhe am 14. September 1976. Besprechungsniederschrift. Karlsruhe 1976. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/1.10.2 Nordbahn 3. BA. Verträge mit der DB.

²⁰⁴⁹ Archiv AVG.

²⁰⁵⁰ Vgl. Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (Hrsg.): Bindewald, Klaus: Die Albtal-Verkehrs-Gesellschaft. Weltweit vorbildliches Nahverkehrssystem. Heidelberg – Ubstadt-Weiher – Basel 2007. S. 54.

Obwohl sich die Bebauung inzwischen über die geplante neue Trasse hinweg ausgedehnt hat, bietet die ehemalige DB-Strecke bis heute eine bessere Erschließungswirkung für Neureut, als es eine gemäß den damaligen Plänen neu zu bauende Straßenbahnstrecke hätte gewesen sein können – inklusive der seit Mitte der 1970er Jahre entstandenen Neubaugebiete.²⁰⁵¹



Abbildung 83: Haltestelle Bärenweg in Neureut²⁰⁵²

Noch vor Silvester 1977 begannen die VBK mit dem Bau zur Weiterführung der Nordbahn nach Neureut,²⁰⁵³ die nicht einmal zwei Jahre später, am 5. Oktober 1979, in Betrieb genommen werden konnte.²⁰⁵⁴

Die VBK hatten eine 1.300 m lange zweigleisige Strecke neu gebaut, und mit dieser Strecke die 1.700 m lange, zu diesem Zeitpunkt eingleisige DB-Strecke durch Neureut mit dem innerstädtischen Straßenbahnnetz verbunden. Außerdem hatten sie die Strecke mit Signalen gesichert, vier zusätzliche Haltepunkte in Neureut sowie eine Wendeschleife²⁰⁵⁵ am nördlichen Ortsende von Neureut gebaut und vor allem die Strecke durchgehend mit 750 V Gleichstrom elektrifiziert.²⁰⁵⁶ Die DB stimmte letzterer Maßnahme zu, denn „da die Strecke

²⁰⁵¹ Vgl. Abbildung 81: Auszug aus Stadtplan Karlsruhe. Streckenführung der Stadtbahn in Neureut

²⁰⁵² Archiv AVG.

²⁰⁵³ Vgl. Bindewald, Klaus: Chronik 2009 des Verkehrswesens in der Region Karlsruhe. Bad Herrenalb 2010. S. 35.

²⁰⁵⁴ Vgl. ebd. S. 36.

²⁰⁵⁵ Vgl. Ludwig, Dieter: Albtalbahn in Karlsruhe bis Neureut. Mischbetrieb Straßenbahn/Eisenbahn. Sonderdruck. S. 2. Aus: Verkehr und Technik V+T, Heft 12/79. Bielefeld 1979.

²⁰⁵⁶ Vgl. ebd. S. 4.

von der DB nur im Dieselbetrieb gefahren wird, bereitete die Überspannung mit Fahrleitung von 750 V Gleichstrom keine Probleme.²⁰⁵⁷

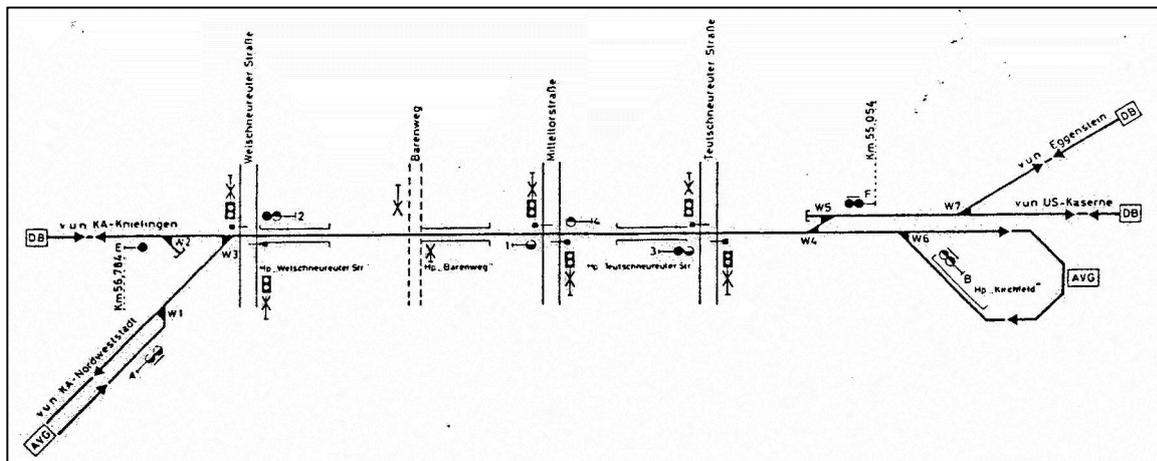


Abbildung 84: Streckenplan Neureut²⁰⁵⁸

In Vorbereitung der Inbetriebnahme der Stadtbahnstrecke nach Neureut, insbesondere des Gemeinschaftsbetriebs von DB und Stadtbahn, hatten VBK und AVG 1978 eine Liniennetzänderung des Straßenbahnnetzes vorgenommen. Fuhr bis zu diesem Zeitpunkt die Straßenbahnlinie 2 mit der Zielanzeige Nordweststadt zur Endhaltestelle Haus Bethlehem, so war es ab diesem Zeitpunkt die Linie A, die nicht mehr in einem Ring vom Albtalbahnhof über den Marktplatz und den Europaplatz zurück zum Albtalbahnhof, sondern ab dem Europaplatz durch die Kaiserallee und die Blücherstraße auf die Nordbahn fuhr.²⁰⁵⁹

Dadurch konnten die VBK die Betriebsleitung und -führung in Neureut an die AVG übergeben, deren Fahrzeuge wegen des Betriebs im Albtal sowohl der BOStrab, als auch der EBO entsprachen und die mit eisenbahnnotwendigen Einrichtungen wie der Sicherheitsfahrerschaltung ausgerüstet waren. Auch waren die Fahrer der AVG nach beiden Betriebsvorschriften ausgebildet.²⁰⁶⁰ Außerdem wurden nur Straßenbahnwagen eingesetzt, die über das bereits im Albtal eingesetzte Radreifenprofil für den Mischbetrieb mit Güterzügen verfügten.²⁰⁶¹

²⁰⁵⁷ Zitat ebd. S. 4.

²⁰⁵⁸ Abb. 2 aus: Drechsler, Georg: Weitere Straßenbahn-Neubaustrecke in Karlsruhe. S. 4. In: Der Stadtverkehr. Heft 1/1980. Freiburg 1980. S. 3–6.

²⁰⁵⁹ Vgl. Ludwig, Dieter: Albtalbahn in Karlsruhe bis Neureut. Mischbetrieb Straßenbahn/Eisenbahn. Sonderdruck. S. 1. Aus: Verkehr und Technik V+T, Heft 12/79. Bielefeld 1979.

²⁰⁶⁰ Vgl. Drechsler, Georg: Weitere Straßenbahn-Neubaustrecke in Karlsruhe. S. 4. In: Der Stadtverkehr. Heft 1/1980. Freiburg 1980. S. 3–6.

²⁰⁶¹ Vgl. Ludwig, Dieter: Albtalbahn in Karlsruhe bis Neureut. Mischbetrieb Straßenbahn/Eisenbahn. Sonderdruck. S. 2. Aus: Verkehr und Technik V+T, Heft 12/79. Bielefeld 1979.

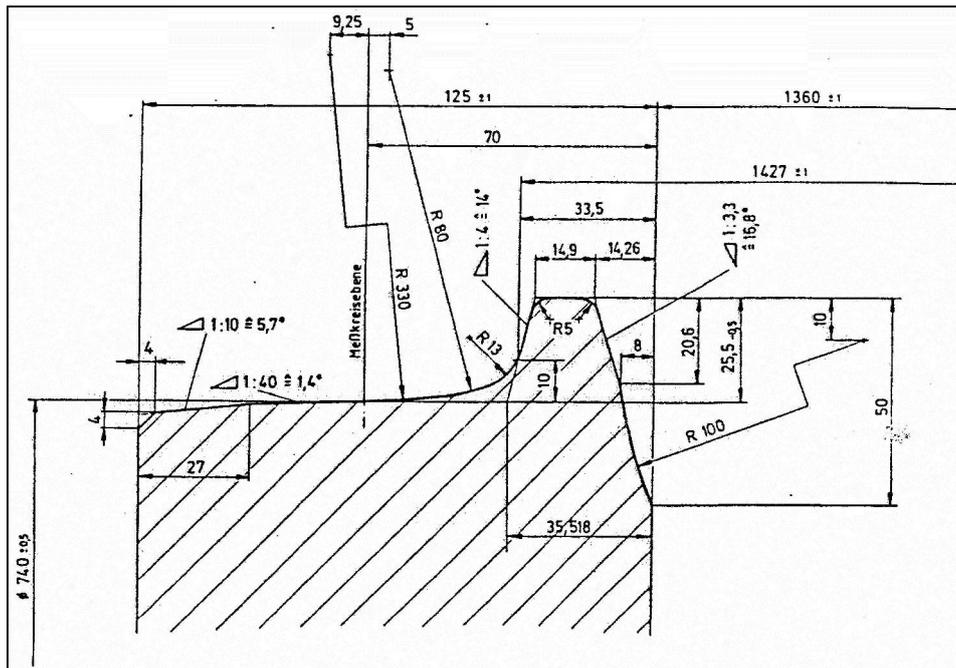


Abbildung 85: Mischprofil für Gleichstrom-Stadtbahnwagen²⁰⁶²

Die von den VBK vertragsgemäß in Neureut eingebauten Signalanlagen wurden vom Zentralstellwerk der AVG in Ettlingen aus gesteuert,²⁰⁶³ womit ebenfalls ein preisgünstigerer Betrieb gewährleistet wurde, da man kein eigenes personenbedientes Stellwerk für die Strecke benötigte.

Die gesamten Baukosten der Strecke beliefen sich auf 9,7 Million DM, von denen 85 % nach dem GVFG von Bund und Land übernommen wurden.²⁰⁶⁴

„Die neue Strecke der Nordbahn wurde von der Bevölkerung über alle Erwartungen hinaus angenommen. Der Zuwachs an beförderten Personen gegenüber der bisherigen Buslinien beträgt 80 %.“²⁰⁶⁵

VBK und AVG waren so erfolgreich, dass wegen Überfüllung der Züge anfangs Fahrgäste zurückgelassen werden mussten. Deswegen wurden in der Hauptverkehrszeit zur Verstärkung

Dieses Radreifenprofil entspricht jedoch nicht dem Mischprofil, das später für den Einsatz der Zweisystem-Stadtbahnwagen auf den DB-Strecken entwickelt wurde.

²⁰⁶² Aus: Ludwig, Dieter; Drechsler, Georg: Stadtbahnbetrieb Karlsruhe auf ehemaliger Bundesbahn-Strecke. Vernünftiges Gesamtkonzept und beachtlicher Fahrgastzuwachs. S. 26. In: Der Nahverkehr. Heft 5/87. Düsseldorf 1987. S. 24–31.

²⁰⁶³ Vgl. Drechsler, Georg: Weitere Straßenbahn-Neubaustrecke in Karlsruhe. S. 5. In: Der Stadtverkehr. Heft 1/1980 Freiburg 1980. S. 3–6.

²⁰⁶⁴ Vgl. ebd. S. 5.

²⁰⁶⁵ Zitat Ludwig, Dieter: Albtalbahn in Karlsruhe bis Neureut. Mischbetrieb Straßenbahn/Eisenbahn. Sonderdruck. S. 3. Aus: Verkehr und Technik V+T, Heft 12/79. Bielefeld 1979.

und zur Entlastung der Neureuter Züge täglich neun weitere Züge eingesetzt, die bis zur Nordweststadt fuhren und an der Haltestelle Haus Bethlehem endeten bzw. wendeten.²⁰⁶⁶

Wegen des starken Verkehrsaufkommens musste in Neureut bereits bis 1987 ein Abschnitt von etwa 1.000 m Länge zweigleisig ausgebaut werden, um die Kapazität der Strecke zu erweitern. Dadurch hatte sich der Neubau einer Strecke weiter östlich in Neureut erübrigt.²⁰⁶⁷

1990 wurde auch der noch verbliebene eingleisige Abschnitt in Neureut ebenfalls mit einem zweiten Gleis ausgestattet, sodass nun die gesamte Stadtbahn bis zur Endhaltestelle Neureut-Kirchfeld durchgehend zweigleisig ist.²⁰⁶⁸

5.1.7 Die Verlängerung bis Eggenstein-Leopoldshafen

Am 23. Dezember 1976 bat die Gemeinde Eggenstein-Leopoldshafen die Stadt Karlsruhe, die Verlängerung der Stadtbahnlinie Karlsruhe – Neureut bis Eggenstein-Leopoldshafen zu untersuchen.²⁰⁶⁹ Die VBK erarbeiteten daraufhin ein Weißbuch, das 15 Monate später, im März 1978, präsentiert wurde.²⁰⁷⁰

In diesem Weißbuch stellten die Verfasser die Verlängerung als grundsätzlich machbar dar. „Die Fahrzeuge der Karlsruher Straßenbahn können ohne technische Probleme als Stadtbahn auf der Bundesbahnstrecke fahren, da sie die gleiche Spurweite besitzen.“²⁰⁷¹

Chancen für eine solche Bahnlinie sahen die Autoren, da die Deutsche Bundesbahn ihren Personennahverkehr auf der Strecke 1967 nur eingestellt habe, weil der Karlsruher Hauptbahnhof nicht im Stadtzentrum, sondern an der Peripherie liegt.²⁰⁷² Im Gegensatz dazu sollte die Stadtbahn, die damalige Linie A, bis auf die Verlängerung keine Linienänderung

²⁰⁶⁶ Vgl. ebd. S. 3.

²⁰⁶⁷ Vgl. Ludwig, Dieter; Drechsler, Georg: Stadtbahnbetrieb Karlsruhe auf ehemaliger Bundesbahn-Strecke. Vernünftiges Gesamtkonzept und beachtlicher Fahrgastzuwachs. S. 27. In: Der Nahverkehr. Heft 5/87. Düsseldorf 1987. S. 24–31.

²⁰⁶⁸ Vgl. ebd. S. 27.

²⁰⁶⁹ Vgl. Verkehrsbetriebe Karlsruhe: Stadtbahn nach Eggenstein-Leopoldshafen. Weiterführung der Stadtbahn von Karlsruhe-Neureut nach Eggenstein-Leopoldshafen. Überlegungen der Verkehrsbetriebe Karlsruhe zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in der unteren Hardt. Stand 29. April 1979. Karlsruhe 1979. S. 2.

²⁰⁷⁰ Vgl. Verkehrsbetriebe Karlsruhe: Stadtbahn nach Eggenstein-Leopoldshafen. Überlegungen der Verkehrsbetriebe Karlsruhe zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in der unteren Hardt. Karlsruhe 1978.

²⁰⁷¹ Zitat Verkehrsbetriebe Karlsruhe: Stadtbahn nach Eggenstein-Leopoldshafen. Weiterführung der Stadtbahn von Karlsruhe-Neureut nach Eggenstein-Leopoldshafen. Überlegungen der Verkehrsbetriebe Karlsruhe zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in der unteren Hardt. Stand 29. April 1979. Karlsruhe 1979. S. 2.

²⁰⁷² Vgl. ebd. S. 2.

erfahren, sondern weiter durch Neureut, die Blücherstraße, die Kaiserallee, die Kaiserstraße direkt ins Stadtzentrum zum Marktplatz und dann erst zum Hauptbahnhof und weiter Richtung Albtal fahren.²⁰⁷³ Ein weiteres Argument für den Streckenbau neben dem entfallenden „Umsteigezwang“ und den zukünftigen Erfolg der Strecke war auch hier die Tatsache, dass für die Fahrt von Eggenstein-Leopoldshafen nach Karlsruhe nur noch ein Fahrausweis benötigt würde.²⁰⁷⁴

Probleme sahen die Verfasser lediglich in den Konzessionen nach dem Personenbeförderungsgesetz und den Eigentumsverhältnissen der Strecke.²⁰⁷⁵ Wie in Neureut, gab es auch hier das rechtliche Problem, dass die Straßenbahnen der VBK im Normalfall nach dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG) fahren, die ebenfalls die Strecke benutzenden Güterzüge nach der Eisenbahnbetriebsordnung (EBO).

Diese Probleme wurden dadurch gelöst, dass die VBK– die ebenso wie bei der Inbetriebnahme des Streckenabschnitts bis Neureut die Betriebsführung an die AVG abgegeben hatten,²⁰⁷⁶ – ab dem 20. Februar 1986 auch Konzession und Strecke an die AVG abgaben.²⁰⁷⁷ Außerdem verkauften sie die von ihr errichteten Anlagen, zum Beispiel Wartehäuschen und Kioske, zum 1. Januar 1987 an die AVG.²⁰⁷⁸ Zusätzlich hatte dieser Wechsel den Vorteil, dass für die Unterhaltung der Strecke Mittel vom Land Baden-Württemberg nach dem Oberbausonderprogramm (OSOP) gewährt wurden.²⁰⁷⁹

1980 beschloss der Gemeinderat von Eggenstein-Leopoldshafen „nach gründlicher Prüfung des Für und Wider“²⁰⁸⁰ einstimmig den Bau der Stadtbahn nach Karlsruhe.²⁰⁸¹

²⁰⁷³ Vgl. ebd. S. 8.

²⁰⁷⁴ Vgl. ebd. S. 13.

²⁰⁷⁵ Vgl. ebd. S. 2.

²⁰⁷⁶ Vgl. Ludwig, Dieter: Albtalbahn in Karlsruhe bis Neureut. Mischbetrieb Straßenbahn/Eisenbahn. Sonderdruck. S. 2. Aus: Verkehr und Technik V+T, Heft 12/79. Bielefeld 1979.

²⁰⁷⁷ Vgl. Zusatzvereinbarung zur Vereinbarung vom 29. Januar 1986/ 05. Februar 1986 zwischen der Deutschen Bundesbahn, der Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH und der Stadt Karlsruhe, Verkehrsbetriebe über die gemeinsame Nutzung der Strecke Karlsruhe-Knielingen – Eggenstein vom 20. Februar 1986 / 21. April 1986. Karlsruhe 1986. Karlsruhe 1986. In AVG Vertragsarchiv. Lfd. Nr. 420. Aktenzeichen 385/12.

²⁰⁷⁸ Interview mit Klaus Lang, Abteilungsleiter der kaufmännischen Abteilung der VBK, am 23. März 2011.

²⁰⁷⁹ Interview mit Klaus Lang, Abteilungsleiter der kaufmännischen Abteilung der VBK, am 23. März 2011.

Seit einigen Jahren werden diese Zahlungen als LEFG-Mittel (LEFG = Landes-Eisenbahn-Fördergesetz) gewährt.

²⁰⁸⁰ Zitat BNN: „Vage Hoffnung.“ Karlsruhe, 04. November 1980. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/58.1. Nordbahn. Zeitungsausschnitte.

Ein weiteres Problem ergab sich zu dieser Zeit auch mit Bundesbahn und die Bundespost. Diese beiden betrieben die Buslinien in diesem Gebiet und weigerten sich, ihre Konzessionen aufzugeben.²⁰⁸² Dieses Problem wurde gelöst, indem die Bundesbahn – die Bundespost hatte ihre Konzessionen zwischenzeitlich an die DB abgeben müssen – die Zubringerbuslinien zur Stadtbahn fahren durfte.²⁰⁸³

In den Vorbemerkungen des Weißbuchs „Stadtbahn nach Eggenstein-Leopoldshafen“ wurde ausgeführt: „Wenn aber eine Sachentscheidung für das bessere System gefallen ist, sollten diese Fragen zweitrangig sein. Ein gutes Verkehrsangebot für den Bürger sollte Vorrang haben vor unternehmensbezogenen Interessen von Betrieben der öffentlichen Hand.“²⁰⁸⁴

Diese Bemerkung bezog sich auf die Deutsche Bundesbahn und die zur Zeit der Erstellung des Weißbuchs (1977/78) sich als schwierig erweisenden Verhandlungen zwischen VBK und DB über den Streckenabschnitt Karlsruhe-Neureut.

Die VBK planten die Mitbenutzung der vorhandenen eingleisigen DB-Strecke durch Eggenstein bis etwa zum Pfinzentlastungskanal. Nach der Überquerung des Kanals sollte die DB-Trasse verlassen und ein neuer Streckenabschnitt Richtung Westen gebaut werden, um so das Neubaugebiet Leopoldshafen Viermorgen zu erschließen. Anschließend sollte die Strecke entlang der damaligen B 36 geführt werden und am nördlichen Ende von Leopoldshafen in einer Wendeschleife enden.²⁰⁸⁵

Wie bei allen späteren Stadtbahntrassen auf DB-Strecken auch wurden für die verbesserte Erschließung der Ortschaften entlang der Strecke zusätzliche Haltestellen vorgesehen, in diesem Fall zu dem schon vorhandenen Bahnhof in Eggenstein zwei neue Haltepunkte in Eggenstein und drei in Leopoldshafen.²⁰⁸⁶

²⁰⁸¹ Vgl. BNN: „Für Straßenbahn und Zubringerbusse.“ Karlsruhe, vom 03. November 1980. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/58.1. Nordbahn. Zeitungsausschnitte.

²⁰⁸² Vgl. BNN: „Nach dem Ja zur Straßenbahn bis Leopoldshafen: OVG bereit zur Kooperation – nicht zur Abgabe der Konzession.“ Karlsruhe, 04. November 1980. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/58.1. Nordbahn. Zeitungsausschnitte.

²⁰⁸³ Interview Carsten Strähle am 24. Juni 2012.

²⁰⁸⁴ Zitat Verkehrsbetriebe Karlsruhe: Stadtbahn nach Eggenstein-Leopoldshafen. Weiterführung der Stadtbahn von Karlsruhe-Neureut nach Eggenstein-Leopoldshafen. Überlegungen der Verkehrsbetriebe Karlsruhe zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in der unteren Hardt. Stand 29. April 1979. Karlsruhe 1979. S. 2.

²⁰⁸⁵ Vgl. ebd. S. 6.

²⁰⁸⁶ Vgl. ebd. S. 6.

Die alte Bundesbahntrasse liegt östlich des Ortsteils Eggenstein. Insbesondere für den alten Ortskern liegt sie mit 800 m Entfernung für eine optimale Erschließung etwas zu weit entfernt, weswegen die Verkehrsplaner der VBK eine Buslinie als Zubringer vorschlugen.²⁰⁸⁷

Durch die Neutrassierung entlang der alten B 36 verläuft die Trasse in Leopoldshafen hingegen durch die Bebauung hindurch, wodurch für den Großteil der Bevölkerung des Ortsteils die nächste Haltestelle nicht weiter als 400 m entfernt lag. Dennoch sollte auch hier der alte Ortskern durch eine Zubringerbuslinie zur Stadtbahn noch besser erschlossen werden.²⁰⁸⁸ Nördlich von Leopoldshafen (d. h. Linkenheim-Hochstetten und Dettenheim) sollte der ÖPNV weiterhin mit Bussen gefahren werden, die als Zubringerbusse auf die Stadtbahn eine Umsteigehaltestelle in Leopoldshafen als Linienendpunkt bedienen sollten.²⁰⁸⁹

²⁰⁸⁷ Vgl. ebd. S. 6 f.

²⁰⁸⁸ Vgl. ebd. S. 6 f.

²⁰⁸⁹ Vgl. ebd. S. 9.

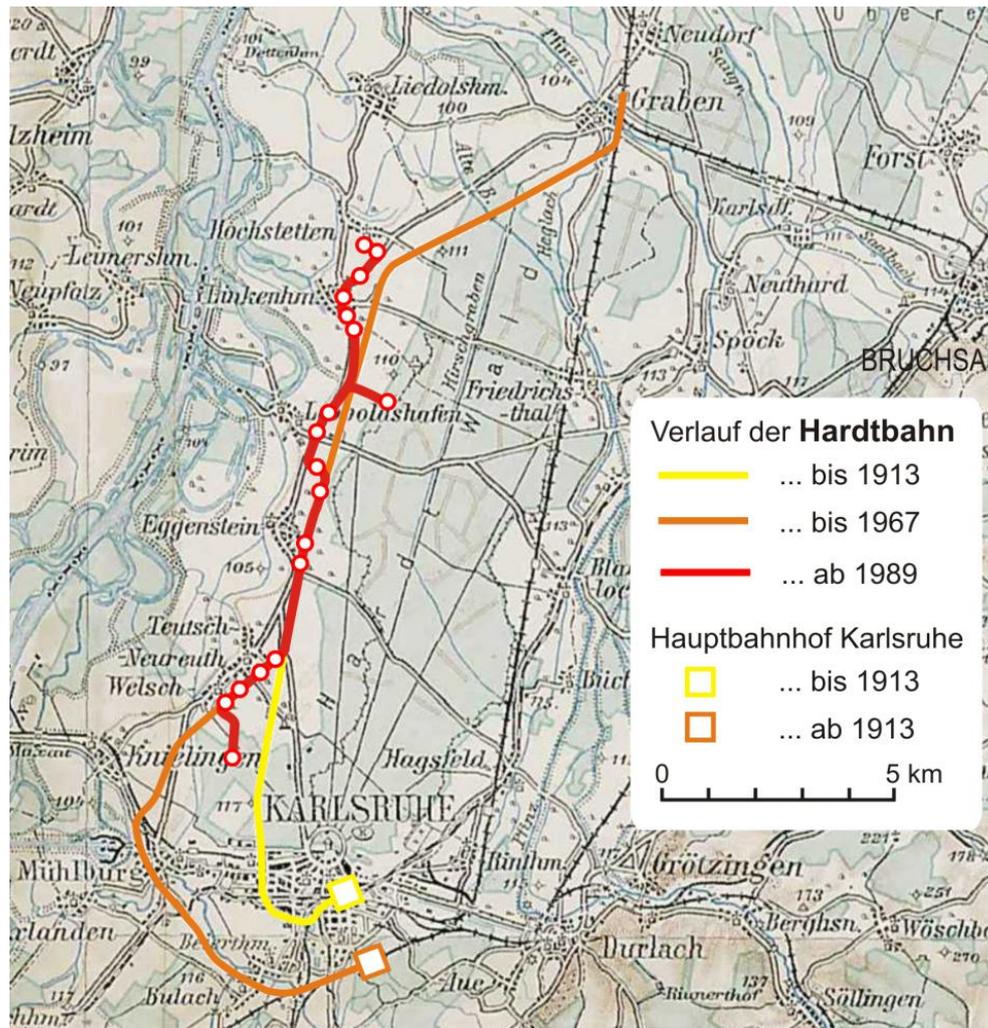


Abbildung 86: Verlauf der Hardtbahn bis 1967 und ab 1989²⁰⁹⁰

Auch die Bedienung des damaligen Kernforschungszentrum Karlsruhe, des heutigen Campus Nord des KIT, sollte zunächst mit Bussen erfolgen. Ein Anschluss an die Stadtbahn wurde jedoch als technisch möglich erachtet.²⁰⁹¹

Für die Güterzüge vom und ins Kernforschungszentrum sollte die DB-Trasse beibehalten werden.²⁰⁹² 1990 wurde sie jedoch gemäß dem Planfeststellungsbeschluss vom 9. März 1990 abgebaut, und auch die wenigen noch verbliebenen Güterzüge zum Kernforschungszentrum

²⁰⁹⁰ Aus: <http://de.wikipedia.org/wiki/Hardtahn>. Ersteller: Lencer. http://de.wikipedia.org/wiki/Datei:Verlaufskarte_Hardtahn_ab_1989.jpg. Zugriff 07. August 2010.

²⁰⁹¹ Vgl. Verkehrsbetriebe Karlsruhe: Stadtbahn nach Eggenstein-Leopoldshafen. Weiterführung der Stadtbahn von Karlsruhe-Neureut nach Eggenstein-Leopoldshafen. Überlegungen der Verkehrsbetriebe Karlsruhe zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in der unteren Hardt. Stand 29. April 1979. Karlsruhe 1979. S. 9 f.

²⁰⁹² Vgl. Albatal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (Hrsg.): Bindewald, Klaus: Die Albatal-Verkehrs-Gesellschaft. Weltweit vorbildliches Nahverkehrssystem. Heidelberg – Ubstadt-Weiher – Basel 2007. S. 53.

führen ab dem 5. Juli 1990 über die für die Stadtbahn durch Leopoldshafen gebauten Gleise.²⁰⁹³

Für den Betrieb waren nach den Berechnungen der Planer keine zusätzlichen Züge notwendig. Allerdings sollten zwei zusätzliche Fahrzeuge beschafft werden, um das erhöhte Fahrgastaufkommen zu bewältigen.²⁰⁹⁴ Zusätzlich wurde ein weiterer Ausblick in die Zukunft gegeben: „Mittelfristig ist beabsichtigt, bei der Erneuerung des Fahrzeugparks für die langen Strecken den im Rheinland schon eingesetzten und dort bewährten Stadtbahnwagen B (Kölner Bauart) zu beschaffen. Er bietet noch mehr Komfort bei höherer Fahrgeschwindigkeit und besserer Beschleunigung.“²⁰⁹⁵

Im Oktober 1981 wurde im Gemeinderat Eggenstein-Leopoldshafen erneut abgestimmt; dieses Mal war die Entscheidung knapper. Zwar wurde der vorliegende Vertragsentwurf am Ende doch noch einstimmig gebilligt, der geplanten Streckenführung, für die Strecke die alte Bundesbahntrasse zu nutzen, stimmten nur zehn Gemeinderäte bei acht Gegenstimmen und fünf Enthaltungen zu.²⁰⁹⁶

Neun Monate später konnten die Verhandlungen erfolgreich abgeschlossen werden, und am 2. Juli 1982 wurde der Vertrag für die Verlängerung bis Hochstettenunterzeichnet.²⁰⁹⁷

Die Kosten für den Streckenbau wurden auf 17,5 Mio. DM geschätzt, wovon nach dem GVFG 60 % der Bund und 25 % das Land Baden-Württemberg übernehmen würden. Wie bereits auch bei der Verlängerung der Albtalbahn bis Ittersbach mussten die verbleibenden Komplementärmittel in Höhe von 15 % ausschließlich von den beiden Gemeinden sowie vom

²⁰⁹³ Vgl. 3. Zusatzvereinbarung zur Vereinbarung vom 29. Januar 1986 / 05. Februar 1986; Zusatzvereinbarung vom 21. April 1986 / 20. Februar 1986; Zusatzvereinbarung vom 24. Juni 1988 zwischen der Deutschen Bundesbahn und der Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH Karlsruhe über die Bedienung des Gleisanschlusses des Kernforschungszentrums ab Bahnhof Leopoldshafen Nord vom 20. Februar 1991. Karlsruhe 1991. § 1, Absatz 1, S. 1. AVG Vertragsarchiv. Lfd. Nr. 422. Aktenzeichen 385/12.

²⁰⁹⁴ Vgl. Verkehrsbetriebe Karlsruhe: Stadtbahn nach Eggenstein-Leopoldshafen. Weiterführung der Stadtbahn von Karlsruhe-Neureut nach Eggenstein-Leopoldshafen. Überlegungen der Verkehrsbetriebe Karlsruhe zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in der unteren Hardt. Stand 29. April 1979. Karlsruhe 1979. S. 12.

²⁰⁹⁵ Zitat ebd. S. 12.

Die ersten, Stadtbahnwagen wurden von den VBK ab 1983, also noch vor der Inbetriebnahme der Verlängerung nach Leopoldshafen beschafft und eingesetzt.

²⁰⁹⁶ Vgl. BNN: „Knapp Entscheidung in Eggenstein-Leopoldshafen. Trotz Zweifel für die Nordbahn. Vorbehalte wegen längerer Fahrzeit und Defizitabdeckung.“ Karlsruhe, 15. Oktober 1981. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/58.1. Nordbahn. Zeitungsausschnitte.

²⁰⁹⁷ Vgl. Vertrag zwischen dem Landkreis Karlsruhe, der Gemeinde Eggenstein-Leopoldshafen, der Gemeinde Linkenheim-Hochstetten und der Stadt Karlsruhe über der Weiterführung der Stadtbahn von Karlsruhe-Neureut über Eggenstein-Leopoldshafen nach Linkenheim-Hochstetten. Vom 02. Juli 1982. AVG Vertragsarchiv lfd. Nummer 284; Aktenzeichen VBK-405/58/4/5. S. 1 ff.

Landkreis Karlsruhe getragen werden.²⁰⁹⁸ Die Stadt Karlsruhe beteiligte sich an den Baukosten nicht, sondern übernahm mittels ihrer Töchter VBK und AVG lediglich funktionelle Tätigkeiten wie Beantragung des Planfeststellungsbeschlusses und Erstellung des GVFG-Antrags.²⁰⁹⁹

Auch bei der Finanzierung der Fahrzeuge orientierte man sich am Ittersbacher Vorbild: 50 % der Kosten der zu beschaffenden Triebwagen übernahm die Stadt Karlsruhe, die anderen 50 % die beiden Gemeinden und der Landkreis Karlsruhe.²¹⁰⁰

Weiterhin verpflichteten sich die beiden Gemeinden gegenüber der Stadt Karlsruhe, ein in ihrem Verkehrsbereich entstehendes Betriebsdefizit zu tragen, das durch den Betrieb der Stadtbahnstrecke und der verbleibenden Streckenabschnitte der zubringenden Buslinien anfallen könnte.²¹⁰¹

Für die Verlängerung der Stadtbahn auf der Hardtbahn um den Streckenabschnitt Neureut – Eggenstein-Leopoldshafen wurde am 5. Februar 1986 zwischen der Deutschen Bundesbahn, den VBK und der AVG ein dreiseitiger Vertrag geschlossen, in dem die Modalitäten einer weiteren, diesmal unbefristeten Mitbenutzung der DB-Infrastruktur durch die AVG geregelt wurde.²¹⁰² Die Vertragslaufzeit betrug zunächst 20 Jahre, die sich automatisch um jeweils 5 Jahre verlängern sollte, es sei denn, eine Vertragspartei würde den Vertrag aktiv fristgerecht mit einer Kündigungszeit von einem Jahr kündigen.²¹⁰³

Weiterhin wurde die etwas seltsam anmutende Regelung getroffen, dass das Eigentum des Oberbaus, d. h. Gleisanlagen, Signale usw., von der DB an die AVG übergang,²¹⁰⁴ die AVG musste der DB dafür später eine separat zu vereinbarende Summe überweisen.²¹⁰⁵ Der Grund und Boden unter der Strecke sowie der Bahnkörper verblieben jedoch im Eigentum der

²⁰⁹⁸ Vgl. Vertrag zwischen dem Landkreis Karlsruhe, der Gemeinde Eggenstein-Leopoldshafen, der Gemeinde Linkenheim-Hochstetten und der Stadt Karlsruhe über der Weiterführung der Stadtbahn von Karlsruhe-Neureut über Eggenstein-Leopoldshafen nach Linkenheim-Hochstetten. Vom 02. Juli 1982. § 5. AVG Vertragsarchiv lfd. Nummer 284; Aktenzeichen 405/58/4/5. S. 2.

²⁰⁹⁹ Vgl. ebd. S. 2.

²¹⁰⁰ Vgl. ebd. S. 3.

²¹⁰¹ Vgl. ebd. S. 3 f.

²¹⁰² Vgl. Vereinbarung zwischen der Deutschen Bundesbahn, der Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH und der Stadt Karlsruhe, Verkehrsbetriebe über die gemeinsame Nutzung der Strecke Karlsruhe-Knielingen – Eggenstein vom 29. Januar 1986 / 05. Februar 1986. Karlsruhe 1986. S. 1 ff. In AVG Vertragsarchiv. Lfd. Nr. 419. Aktenzeichen 385/12.

²¹⁰³ Vgl. ebd. § 10. S. 8.

²¹⁰⁴ Vgl. ebd. § 4 Absatz 1 a). S. 4.

²¹⁰⁵ Vgl. ebd. § 5, Absatz a). S. 5.

DB²¹⁰⁶ und wurden der AVG für die Vertragslaufzeit von zunächst 20 Jahren unentgeltlich zur Verfügung gestellt.²¹⁰⁷

Die AVG sollte die Strecke zwar nach den Vorschriften der EBO (bzw. ESO),²¹⁰⁸ jedoch nicht nach DB-Standard, sondern nach den Bestimmungen für nichtbundeseigene Eisenbahnen betreiben.²¹⁰⁹ Außerdem behielt sich die Bundesbahn das Recht vor, „den Güterverkehr auf der Strecke weiterhin uneingeschränkt und kostenlos zu betreiben.“²¹¹⁰

In einer kurz darauf abgeschlossenen Zusatzvereinbarung vom 20. Februar 1986 (Unterzeichnung durch VBK und AVG) bzw. vom 21. April 1986 (Unterzeichnung durch Deutsche Bundesbahn, Bundesbahndirektion Karlsruhe) wurde dann doch zwischen VBK, AVG und Bundesbahn vereinbart, die Übertragung ab dem 29. Januar 1986 auf den Streckenabschnitt in Neureut²¹¹¹ auszuweiten. Dadurch verlor auch der erste Vertrag zwischen VBK und Bundesbahn über den gemeinsamen Betrieb des Streckenabschnitts Karlsruhe – Neureut, die im Dezember 1977 abgeschlossen worden war, seine Gültigkeit.²¹¹²

Der Trassenführung, mit der das Neubaugebiet Viernorgen erschlossen wird, wurde nach mehreren Debatten vom Gemeinderat Eggenstein-Leopoldshafens 1983 gebilligt.²¹¹³

1984 wurde die Planfeststellung für die Verlängerung bis Leopoldshafen eingeleitet, 1986 wurde der Planfeststellungsbeschluss erteilt.²¹¹⁴ Ebenfalls 1986 wurde eine weitere Voraussetzung für den Bau der Stadtbahn erfüllt: Die B 36 wurde in Leopoldshafen verlegt und somit Platz für die Stadtbahn geschaffen.²¹¹⁵ Wie im Weißbuch geplant, wurde also für den Anschluss Eggensteins die alte DB Strecke verwendet, in Leopoldshafen wurde eine neue

²¹⁰⁶ Vgl. ebd. § 4 Absatz 1 b). S. 4.

²¹⁰⁷ Vgl. ebd. § 5 Absatz c). S. 5.

²¹⁰⁸ Vgl. ebd. § 2 Absatz 3. S. 2.

²¹⁰⁹ Vgl. ebd. § 2 Absatz 1. S. 2.

²¹¹⁰ Zitat ebd. § 1 Absatz 3. S. 1.

²¹¹¹ Genauer gesagt, der Streckenabschnitt zwischen Bahnkilometer 55,070 und Bahnkilometer 56,560 (gemäß DB-Kilometrierung)

²¹¹² Vgl. Zusatzvereinbarung zur Vereinbarung vom 29. Januar 1986/ 05. Februar 1986 zwischen der Deutschen Bundesbahn, der Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH und der Stadt Karlsruhe, Verkehrsbetriebe über die gemeinsame Nutzung der Strecke Karlsruhe-Knielingen – Eggenstein vom 20. Februar 1986 / 21. April 1986. Karlsruhe 1986. § 2, Absatz 3. S. 1. AVG Vertragsarchiv, lfd. Nummer 420; Aktenzeichen 385/12.

²¹¹³ Vgl. BNN: „Trasse festgelegt. Die Nordbahn wird auf das Gleis gebracht. Planfeststellung kann eingeleitet werden.“ Karlsruhe, 30. Juni 1983. VBK-Registrator. Aktenzeichen 405/58.1. Nordbahn. Zeitungsausschnitte.

²¹¹⁴ Vgl. Ludwig, Dieter; Drechsler, Georg: Stadtbahnbetrieb Karlsruhe auf ehemaliger Bundesbahn-Strecke. Vernünftiges Gesamtkonzept und beachtlicher Fahrgastzuwachs. S. 28. In: Der Nahverkehr. Heft 5/87. Düsseldorf 1987. S. 24–31.

²¹¹⁵ Vgl. ebd. S. 27.

Strecke entlang der alten B 36 gebaut, die, um Platz für die Gleise zu schaffen, teilweise (von sechs auf vier Fahrspuren) zurückgebaut wurde.²¹¹⁶ Nur elf Monate nach der Erteilung des Planfeststellungsbeschlusses, im Dezember 1986, wurde der Streckenabschnitt Neureut – Leopoldshafen in Betrieb genommen.²¹¹⁷

Um auch das südlich des alten Ortszentrums gelegene Leopoldshafener Neubaugebiet Viermorgen zu erschließen, musste der dort verlaufende Streckenabschnitt mit einem Radius von nur 190 m über eine neu zu bauende Brücke über den Pfinzentlastungskanal an die vorhandene alte Bundesbahnstrecke angeschlossen werden. Im weiteren Verlauf schwenkt die Strecke mit einem noch geringeren Radius von 180 m dann auf die Trasse parallel zur B 36 ein.²¹¹⁸ Auf diesem Streckenabschnitt wurden insgesamt sieben zusätzliche Haltepunkte errichtet.

Um die Kapazität der Infrastruktur zu erhöhen, wurde auch in Eggenstein bereits kurz nach der Inbetriebnahme ein etwa 1.000 m langer Streckenteil, der zwei Haltepunkte einschließt, zweigleisig ausgebaut.²¹¹⁹

Denn die Stadtbahn nach Leopoldshafen war erfolgreich. Der Fahrgastzuwachs der Stadtbahn auf der Hardtbahn betrug ein Jahr nach der Inbetriebnahme 73 %, verglichen mit den Fahrgastzahlen, die vorher im ÖPNV in den Regionalbuslinien zu verzeichnen waren.²¹²⁰

1990 wurde ein weiterer Streckenabschnitt in Eggenstein zwischen dem Spöcker Weg und dem Pfinzentlastungskanal aus dem gleichen Grund mit einem zweiten Gleis ausgestattet.²¹²¹

1992 wurde ein 150 m langer Abschnitt zwischen Haltepunkt Frankfurter Straße und Bahnhof Leopoldshafen Nord ebenfalls zweigleisig ausgebaut.²¹²²

²¹¹⁶ Vgl. ebd. S. 27.

²¹¹⁷ Vgl. ebd. S. 28.

²¹¹⁸ Vgl. Drechsler, Georg: Weiterführung der Nordbahn von Karlsruhe-Neureut nach Eggenstein/Leopoldshafen – Bauabschnitt IV b. Bautechnische Beschreibung. Anlage 2. Vom 01. Februar 1984. Karlsruhe 1984. S. 1. AVG-Registatur. Weiterführung der Nordbahn von Karlsruhe-Neureut nach Eggenstein-Leopoldshafen und Linkenheim-Hochstetten – Bauabschnitt IV b. Planfeststellung.

²¹¹⁹ Vgl. Ludwig, Dieter; Drechsler, Georg: Stadtbahnbetrieb Karlsruhe auf ehemaliger Bundesbahn-Strecke. Vernünftiges Gesamtkonzept und beachtlicher Fahrgastzuwachs. S. 27. In: Der Nahverkehr. Heft 5/87. Düsseldorf 1987. S. 24–31.

²¹²⁰ Vgl. ebd. S. 24.

²¹²¹ Vgl. Bindewald, Klaus: Chronik 2009 des Verkehrswesens in der Region Karlsruhe. Bad Herrenalb 2010. S. 41.

²¹²² Vgl. ebd. S. 42.

Auch der Anschluss des Kernforschungszentrums an die Stadtbahn konnte im Jahr 1989 realisiert werden;²¹²³ bis heute fahren morgens und abends Stadtbahnzüge auf das Gelände des heutigen KIT Campus Nord.

5.1.8 Die Verlängerung bis Linkenheim-Hochstetten

Das Untersuchungsergebnis der Streckenverlängerung bis Leopoldshafen wurde offensichtlich positiv aufgenommen, denn im Mai 1981 bat dann auch die Gemeinde Linkenheim-Hochstetten die Stadt Karlsruhe, eine nochmalige Verlängerung der Stadtbahn bis Hochstetten untersuchen zu lassen.²¹²⁴

Bei den Verkehrsbetrieben schien man sich bereits mit dem Thema beschäftigt zu haben, denn noch im gleichen Monat, im Mai 1981, wurde das Weißbuch zu der Streckenverlängerung vorgelegt.²¹²⁵

Auch für diesen Streckenabschnitt sollte teilweise auf die alte DB-Trasse zurückgegriffen werden, wobei jedoch nördlich des Anschlusses zum Kernforschungszentrum die Gleise nicht mehr lagen. Dennoch sahen die Planer keine baulichen und betrieblichen Probleme für die Weiterführung bis Hochstetten.²¹²⁶

Man kam zu dem Ergebnis, dass wegen der geringen Entfernung zu Leopoldshafen (4 km) und angesichts der erwarteten Fahrgastzahlen Hochstetten ein geeigneter Endpunkt der Stadtbahnlinie wäre. Dadurch müssten deutlich weniger Fahrgäste, nämlich nur aus Dettenheim, umsteigen, wenn sie nach Karlsruhe wollten.²¹²⁷

Bis zum nördlichen Ortsausgang von Linkenheim wollte man damals die alte Trasse der Bundesbahn benutzen, diese anschließend in nördliche Richtung verlassen und am Beginn der Bebauung in Hochstetten in einer Wendeschleife enden.²¹²⁸ Auch diese Linienführung sollte durch Omnibus-Zubringerlinien ergänzt werden.²¹²⁹

²¹²³ Vgl. ebd. S. 41.

²¹²⁴ Vgl. Verkehrsbetriebe Karlsruhe: Stadtbahn nach Linkenheim-Hochstetten. Weiterführung der Stadtbahn von Karlsruhe-Neureut über Eggenstein-Leopoldshafen nach Linkenheim-Hochstetten. Überlegungen der Verkehrsbetriebe Karlsruhe zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in der unteren Hardt. Karlsruhe 1981. S. 2.

²¹²⁵ Vgl. ebd. S. 0.

²¹²⁶ Vgl. ebd. S. 2.

²¹²⁷ Vgl. ebd. S. 2.

²¹²⁸ Vgl. ebd. S. 3.

²¹²⁹ Vgl. ebd. S. 3 f.

Den Nutzen der Stadtbahnverlängerung bis Hochstetten begründeten die Verfasser der Studie mit der bei vergleichbarer Fahrzeit von Bus und Bahn größeren Pünktlichkeit des Schienenverkehrs, da die Stadtbahn im Gegensatz zum Bus nicht im Stau stünde. Darüber hinaus könnten die Straßen vom Busverkehr entlastet werden. Außerdem könnten von der Stadtbahn aus in Karlsruhe mehr Haltestellen ohne Umsteigen erreicht werden als mit den bestehenden Buslinien.²¹³⁰

„Für den Fahrgast ist nicht die reine Fahrzeit wichtig, sondern vielmehr seine gesamte Reisezeit, das sind die Fußwege zu und von den Haltestellen, die Fahrzeit, die Fußwege bei den Umsteigevorgängen und die Wartezeiten. Die Fußwege von und zu den Haltestellen der künftigen Stadtbahn und der geplanten Omnibus-Zubringerlinien im Ortsverkehr von Linkenheim-Hochstetten werden für einen großen Teil der Fahrgäste vielfach erheblich kürzer. Die Fußwege beim etwaigen Umsteigen im Ortsbereich zwischen Bus und Schiene entfallen durch geschickte Anlage der Haltestellen, die Wartezeiten werden durch abgestimmte Fahrpläne von Bus und Bahn auf ein Minimum reduziert.

Wesentlicher Vorteil der Stadtbahn ist die Netzerschließung; der Omnibus fährt nur eine, teilweise zwei Haltestellen in der [Karlsruher] Innenstadt an. Nahezu 80 % der Fahrgäste müssen am Stephanplatz umsteigen und einen Fußweg von 3 Minuten in Kauf nehmen. Fahrgäste der Stadtbahn, die zum Klinikum in Karlsruhe wollen, haben eine Haltestelle direkt an der Eingangspforte, Fahrgäste in das Stadtzentrum sparen das Umsteigen oder einen wesentlich weiteren Fußweg in den zentralen Citybereich, die Kaiserstraße als das Haupteinkaufszentrum, oder einen anderen Punkt im Netz der Verkehrsbetriebe. Allgemein ist festzustellen, dass für alle Fahrgäste die gesamte Reisezeit gegenüber bisher nicht länger, für die überwiegende Mehrzahl der Fahrgäste, etwa 80 %, kürzer wird.“²¹³¹

Im Übrigen wurden die gleiche Argumente wie für die Stadtbahnverlängerung bis Leopoldshafen gefunden; man verwies daher auf das für diesen Streckenabschnitt erstellte Weißbuch.²¹³²

Die Baukosten für den Streckenabschnitt wurden mit 8 Millionen DM veranschlagt, wovon 85 % gemäß dem GVFG von Bund und Land übernommen werden sollten. Somit verblieben lediglich die Komplementärkosten in Höhe von 15 % bei der Gemeinde und dem Landkreis

²¹³⁰ Vgl. ebd. S. 5.

²¹³¹ Zitat ebd. S. 5.

²¹³² Vgl. ebd. S. 6.

Karlsruhe. Außerdem war errechnet worden, dass für den Betrieb drei zusätzliche Stadtbahnwagen benötigt würden.²¹³³

Direkt an die Präsentation dieser Untersuchung anschließend nahm der Bürgermeister von Linkenheim-Hochstetten, Schütz, im Juni 1981 erste Verhandlungen über die Fortführung der Nordbahn bis nach Hochstetten auf.²¹³⁴

Der Gemeinderat Linkenheim-Hochstettens stimmte der Verlängerung der Hardtbahn bis Hochstetten Anfang November 1981 mit 14 Ja-Stimmen bei zwei Enthaltungen und einer Gegenstimme, grundsätzlich zu.²¹³⁵

Am 2. Juli 1982, also nur ein Jahr nach Aufnahme der Verhandlungen, wurde der Vertrag über die Verlängerung der Hardtbahn bis Hochstetten vom Kreistag ratifiziert²¹³⁶ und abgeschlossen.²¹³⁷

Von den ursprünglichen Planungen, die im Weißbuch dargestellt worden waren, wurde auch in Linkenheim abgewichen. Wie in Leopoldshafen wurde auch in Linkenheim die alte Trassenführung der DB verlassen, der Pkw- und Lkw-Durchgangsverkehr mittels einer Umgehungsstraße aus der Ortsmitte herausgenommen und die Stadtbahngleise auf Teile der alten Hauptstraße gelegt.²¹³⁸ Dabei handelte es sich um eine Linienführung, die vom Gemeinderat Linkenheim-Hochstettens 1983²¹³⁹ beschlossen worden war.

Jedoch war in Linkenheim die alte B 36 schmäler als in Leopoldshafen, weswegen man die Gleise nicht neben die Straße legen konnte, sondern eine andere Lösung finden musste. Die Stadtbahngleise wurden daher, wie für eine Straßenbahnlinie, auf einem besonderen

²¹³³ Vgl. ebd. S. 6.

²¹³⁴ Vgl. Bindewald, Klaus: Chronik 2009 des Verkehrswesens in der Region Karlsruhe. Bad Herrenalb 2010. S. 37.

²¹³⁵ Vgl. BNN: „Nordbahn: Linkenheim-Hochstetten sagt ja.“ Karlsruhe, 04. November 1981. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/58.1. Nordbahn. Zeitungsausschnitte.

²¹³⁶ Vgl. BNN: „Zwei Stimmenthaltungen: Kreistag zieht Signal für Nordbahn. Geringfügige Änderung des Vertragsentwurfs.“ Karlsruhe, 03. Juli 1982. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/58.1. Nordbahn. Zeitungsausschnitte.

²¹³⁷ Vgl. BNN: „Weittragender Beschluß. Die Trasse entscheidet über Nordbahn. ‚Viermorgen‘-Trasse hat höheren Verkehrswert.“ Karlsruhe 25. Juni 1983. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/58.1. Nordbahn. Zeitungsausschnitte.

²¹³⁸ Vgl. Burmeister, Jürgen: Die Albtalbahn. Zukunftsweisender Nahverkehr im Raum Karlsruhe – entstanden aus einer abgewirtschafteten Meterspurbahn. S. 33. In: Eisenbahnmagazin. Heft 4/90. Düsseldorf 1990. S. 32 – 39.

²¹³⁹ Vgl. BNN: „In Linkenheim: Trasse für Nordbahn festgelegt.“ Karlsruhe, 21. November 1983. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/58.1. Nordbahn. Zeitungsausschnitte.

Bahnkörper verlegt, der für Kraftfahrzeuge und Fahrräder überfahrbar ist.²¹⁴⁰ Dabei wurde der Belag so gewählt, dass der Bereich „zum Ausweichen von Kraftfahrzeugen überfahrbar [ist], wird aber so gepflastert, daß der Autofahrer diesen freiwillig schnell wieder verläßt.“²¹⁴¹



Abbildung 87: Ortsdurchfahrt Linkenheim²¹⁴²

Um Platz zu sparen, wurde die Ortsdurchfahrt Linkenheim eingleisig ausgeführt.²¹⁴³ Darüber hinaus wurde die zulässige Höchstgeschwindigkeit des Kfz-Verkehrs auf 30 km/h, die der Stadtbahnen auf 25 km/h begrenzt.²¹⁴⁴

Auf die Trassenführung in Hochstetten wollte sich der Gemeinderat 1983 noch nicht festlegen. Dieses geschah in einer zweiten Abstimmung erst drei Jahre später, im März 1986, sodass zumindest für diesen zweiten Abschnitt die Planfeststellung eingeleitet werden

²¹⁴⁰ Vgl. Drechsler, Georg: Aktenvermerk: Betreff Hardtbahn Bauabschnitt V, Linkenheim-Hochstetten am 14. April 1988. Karlsruhe, 15. April 1988. S. 1. AVG-Registatur. Aktenzeichen 386/13. Nordbahn V. Bauabschnitt – Schriftverkehr allgemein.

²¹⁴¹ Vgl. ebd. S. 1.

²¹⁴² Eigene Abbildung.

²¹⁴³ Vgl. zum Beispiel: Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (Hrsg.): Bindewald, Klaus: Die Albtal-Verkehrs-Gesellschaft. Weltweit vorbildliches Nahverkehrssystem. Heidelberg – Ubstadt-Weiher – Basel 2007. S. 53.

²¹⁴⁴ Vgl. Drechsler, Georg: Aktenvermerk: Betreff Hardtbahn Bauabschnitt V, Linkenheim-Hochstetten am 14. April 1988. Karlsruhe, 15. April 1988. Karlsruhe 1988. S. 1. AVG-Registatur. Aktenzeichen 386/13. Nordbahn V. Bauabschnitt – Schriftverkehr allgemein.

konnte.²¹⁴⁵ Denn die Entscheidung über die Lage der Wendeschleife wurde erneut verschoben²¹⁴⁶ und erst später im Jahr 1986 getroffen.²¹⁴⁷

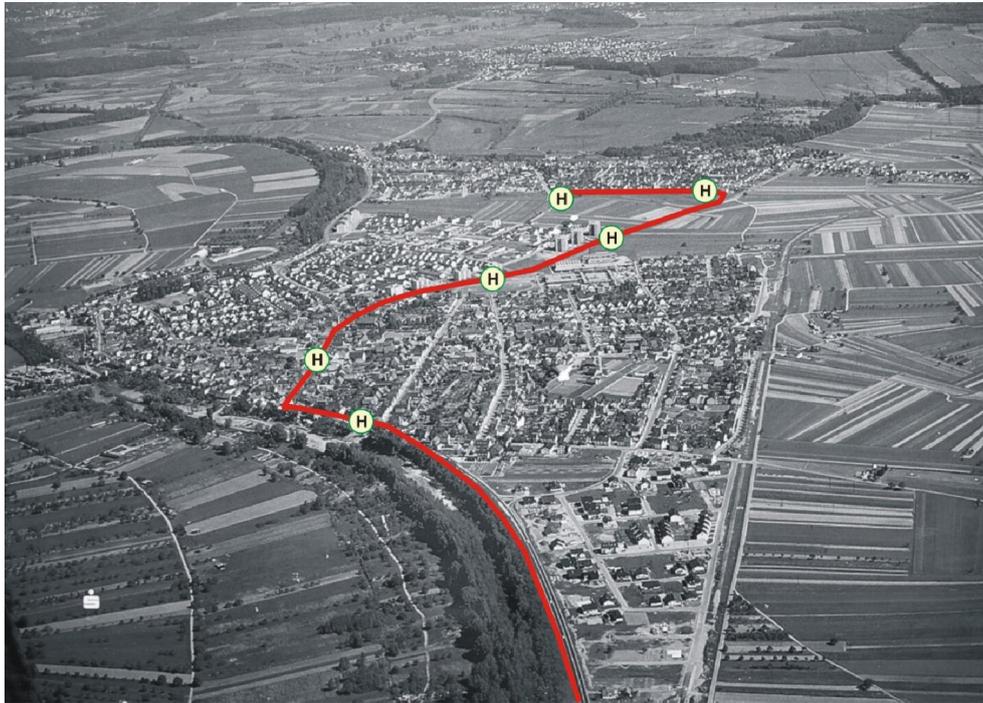


Abbildung 88: Streckenführung in Linkenheim-Hochstetten²¹⁴⁸

Auch entlang des Streckenabschnitts Linkenheim-Hochstetten wurden wieder mehrere neue Haltepunkte und auch Park-and-Ride-Parkplätze eingerichtet. Die Haltestelle Leopoldshafen Grenzstraße wurde darüber hinaus zu einer Umsteigehaltestelle für die Zubringerbusse nach Dettenheim und Graben ausgebaut.²¹⁴⁹

²¹⁴⁵ Vgl. BNN: „Nordbahn bis zur Grenzstraße geht in die Planfeststellung. Karlsruher Straße als ‚Wunschtrasse‘ bestätigt. Der Gemeinderat Linkenheim-Hochstetten wollte sich über die Endschleife noch nicht festlegen lassen.“ Karlsruhe, 17. März 1986. VBK-Registratur. Aktenzeichen 405/58.1. Nordbahn. Zeitungsausschnitte.

²¹⁴⁶ Vgl. ebd.

²¹⁴⁷ Vgl. Drechsler, Georg: Aktenvermerk: Die Hardtbahn nach Linkenheim-Hochstetten. Karlsruhe, 09. Mai 1988. S. 1. AVG-Registratur. Aktenzeichen 386/13. Nordbahn V. Bauabschnitt – Schriftverkehr allgemein.

²¹⁴⁸ Aus Folie Nr. 40 von 48, Vortrag Dieter Ludwig auf der VDV-Jahrestagung in Erfurt, 21./22. Juni 2005. Archiv Allgeier. Aktenzeichen A-6.

²¹⁴⁹ Vgl. Bindewald, Klaus: Chronik 2009 des Verkehrswesens in der Region Karlsruhe. Bad Herrenalb 2010. S. 40.

Ab „diesem Zeitpunkt

- geht das Karlsruher Tarifsystem mit seinem klaren Tarifzonenraster nicht nur bis Leopoldshafen, sondern bis nach der Dettenheim und Graben-Neudorf, den nördlichen Endpunkten der Omnibuslinie,
- fahren die Bahnbusse im Takt, abgestimmt auf die Stadtbahn,
- halten die Omnibusse direkt neben der Bahn.²¹⁵⁰

Auch dieser Streckenabschnitt wurde also als Teil eines „integrierten Verkehrssystems für die untere Hardt“ geplant und fertiggestellt.²¹⁵¹

Es wurde wieder betont, dass zahlreichen Ziele wie die Fußgängerzone in der Karlsruher Kaiserstraße, das städtische Klinikum sowie Ettlingen, Bad Herrenalb und Ittersbach direkt erreicht werden könnten.²¹⁵²

In Hochstetten endet die Strecke mit einer Wendeschleife, in deren Mitte eine Abstellanlage für die Stadtbahnwagen gebaut wurde. Außerdem wurde eine Abstellhalle für vier weitere Stadtbahnwagen erstellt. So können Züge in Hochstetten ein- und aussetzen, wodurch unter anderem die Betriebskosten gesenkt werden, da Leer- und Überführungsfahrten eingespart werden können.

Am 3. Juni 1989 wurde dieser letzte Streckenabschnitt der damaligen Linie A, der heutigen S1/S11, in Betrieb genommen. Für diesen letzten Bauabschnitt mussten, anders als für die vorhergehenden, alle Anlagen neu errichtet werden (die alten Bundesbahngleise waren nördlich von Leopoldshafen abgebaut worden). Es wurden inklusive der Wendeschleife und der Abstellanlage 25 Mio. DM aufgewendet.²¹⁵³

5.1.9 Die weitere Entwicklung auf der Hardtbahn

2000 war die Deutsche Bahn bereit, auch das Grundstück sowie den Bahnkörper unter den Gleisanlagen der Strecke Karlsruhe – Leopoldshafen an die AVG zu verkaufen. Bedingung der DB war allerdings, dass die AVG auch den für die Einfahrt der wenigen verbliebenen

²¹⁵⁰ Zitat Drechsler, Georg: Aktenvermerk: Die Hardtbahn nach Linkenheim-Hochstetten. Karlsruhe, 09. Mai 1988. S. 2. AVG-Registatur. Aktenzeichen 386/13. Nordbahn V. Bauabschnitt – Schriftverkehr allgemein.

²¹⁵¹ Zitat ebd. S. 2.

²¹⁵² Vgl. ebd. S. 2.

²¹⁵³ Vgl. Bindewald, Klaus: Chronik 2009 des Verkehrswesens in der Region Karlsruhe. Bad Herrenalb 2010. S. 40.

Güterzüge notwendigen 3,3 km langen Streckenabschnitt Karlsruhe-Knielingen bis zur Einfahrtsweiche auf die gemeinsam genutzte Strecke in Neureut übernimmt und betreibt. Dieser Bedingung kam die AVG nach, sodass sich seit dem 1. Januar 2001 die gesamte Hardtbahn von Karlsruhe-Knielingen bis Hochstetten im Eigentum der AVG befindet.²¹⁵⁴

Seit Eröffnung der Stadtbahn haben sich die Bevölkerungszahlen auch in Linkenheim-Hochstetten positiv entwickelt. Zählte man 1986, drei Jahre vor der Inbetriebnahme, 9.440 Personen, die in der Gemeinde gemeldet waren, so waren es 2003, d. h. 14 Jahre nach Inbetriebnahme, 11.640 Einwohner, also 23,3 % mehr.²¹⁵⁵ Die neuen Wohngebiete sind vor allem entlang der Stadtbahnstrecke entstanden.²¹⁵⁶

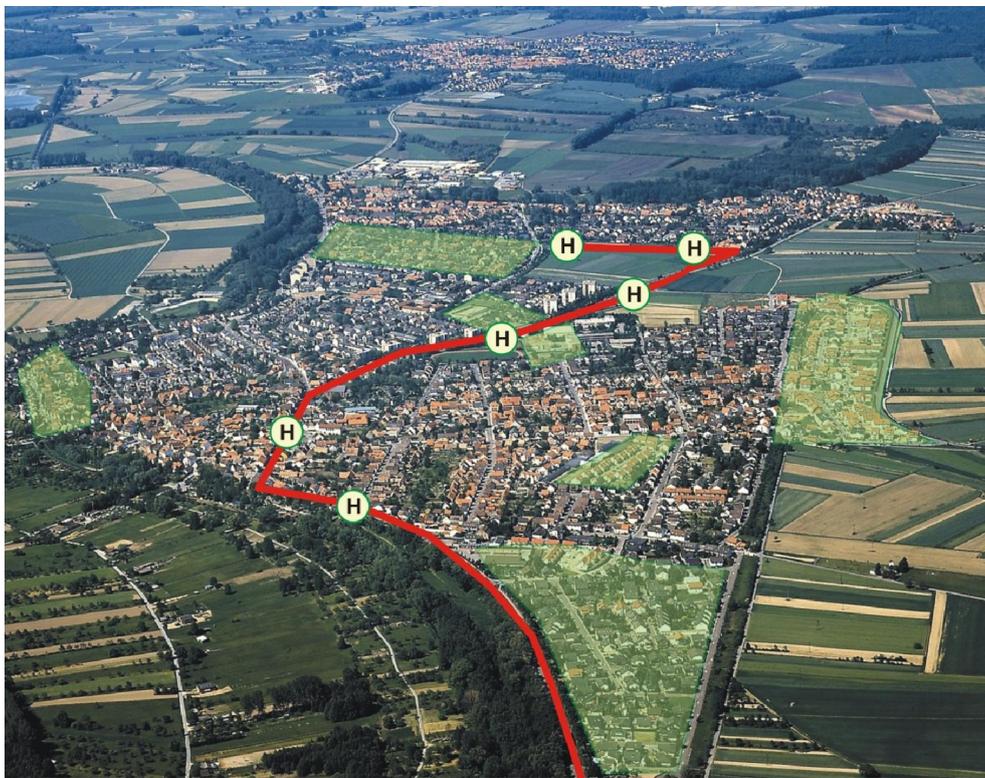


Abbildung 89: Streckenführung in Linkenheim-Hochstetten mit neu entstandener Wohnbebauung²¹⁵⁷

²¹⁵⁴ Interview Carsten Strähle am 24. Juni 2012.

²¹⁵⁵ Vgl. Ludwig, Dieter: Vortrag Dieter Ludwig auf der VDV-Jahrestagung in Erfurt, 21./22. Juni 2005. Folie Nr. 40 von 48. Archiv Allgeier, Aktenzeichen A-6.

²¹⁵⁶ Vgl. ebd. Folien Nr. 40 und 41 von 48.

²¹⁵⁷ Aus: Folie 40 von 48, Bild 2; Vortrag Ludwig in Passau 2008, Arbeitsstand vom 17. Januar 2008. Archiv Allgeier, Aktenzeichen A-6.

Die nach 1986 neu entstandenen Wohngebiete sind hellgrün eingefärbt.



Abbildung 90: Wohnbebauung entlang der Hardtbahn²¹⁵⁸

Auch die Grundstückspreise waren (wie beispielsweise auch in Stutensee; siehe Kapitel 3.6.4) gestiegen. Kostete ein Quadratmeter Bauland in Eggenstein-Leopoldshafen oder Linkenheim-Hochstetten 1980 rund 100 Euro, so war dieser Preis 2004 auf 350 Euro pro Quadratmeter gestiegen und hatte Karlsruher Niveau erreicht.²¹⁵⁹

5.1.10 Resümee der Entwicklung der Hardtbahn

Die Bedeutung der Hardtbahn für die Entstehung des Karlsruher Stadtbahnsystems ist kaum zu unterschätzen. Zum ersten Mal wurde erfolgreich ein Mischbetrieb von Straßenbahn/Stadtbahn und DB-Zügen auf Infrastruktur der Deutschen Bundesbahn eingerichtet. Später konnte die AVG die Strecke von der Bundesbahn kaufen. Begünstigt wurde die Entstehung der Stadtbahn nach Hochstetten durch die chronische Unzufriedenheit mit dem ÖPNV-Angebot der Busgesellschaften im nordwestlichen Landkreis Karlsruhe.

Dabei wurden außerhalb der Stadt Karlsruhe auf der Hardtbahn die Vorschläge Prof. Leutzbachs, die er 1968 im Rahmen eines Gutachtens entwickelt entwickelt, zwar nicht in der Detailplanung, aber im Großen und Ganzen umgesetzt, sowohl was die Streckenführung als auch beispielsweise den Anschluss des Kernforschungszentrums betrifft. Dies gilt vor allem

²¹⁵⁸ Foto: Nowak-Hertweck, Georg. Archiv AVG.

²¹⁵⁹ Vgl. Ludwig, Dieter: Vortrag Dieter Ludwig auf der VDV-Jahrestagung in Erfurt, 21./22. Juni 2005. Folien Nr. 41 von 48. Archiv Allgeier. Aktenzeichen A-6.

für Eggenstein, Leopoldshafen und Linkenheim. Hochstetten wurde angeschlossen, allerdings anders als von Leutzbach geplant. Lediglich nach Dettenheim, d. h. Liedolsheim und Rußheim fährt die Stadtbahn bis heute nicht, weil angesichts der langen Reisezeiten nicht damit zu rechnen ist, dass sich dieser Streckenabschnitt wirtschaftlich rentieren würde.

Auch in Neureut wich man von den Vorschlägen Leutzbachs ab und nutzte stattdessen auch dort die Bundesbahntrasse, obwohl das ursprünglich anders geplant war. Aus heutiger Sicht war das die richtige Entscheidung, da auf der östlichen Seite der Strecke nicht so viel gebaut wurde, wie es in den 1970er Jahren geplant gewesen war, sodass die alte Bundesbahntrasse bis heute somit Neureut weitaus besser erschließt. Durch die weitgehende Verwendung einer vorhandenen Infrastruktur, die nur elektrifiziert und stellenweise umgebaut oder ergänzt werden musste, konnten die Baukosten der Stadtbahnstrecke gegenüber einem vollständigen Neubau erheblich gesenkt werden.

Des Weiteren konnte die Strecke sehr wirtschaftlich betrieben werden, da sich durch eine dichte Zugfolge die Fixkosten der Infrastruktur auf eine verhältnismäßig große Anzahl von Zugkilometern verteilte. Auch dass die Infrastruktur vom Stellwerk der Albtalbahn in Ettlingen aus bedient wird, wirkt sich positiv auf die Infrastrukturkosten aus und war ebenfalls beispielhaft für die Renovierung der weiteren Strecken.

Ein weiteres positives Merkmal der Hardtbahn wie auch der Albtalbahn ist die für jeweilige Betriebsart angepasste Ausstattung der Infrastruktur sowie der Wechsel zwischen den Betriebsarten Eisenbahn und Straßenbahn.

Der bezüglich der Ortsdurchfahrt von Linkenheim von Leutzbach eher beiläufig entworfene Gedanke einer Ortsumgehung der B 36, wodurch der Kfz-Durchgangsverkehr aus der Ortsmitte herausgenommen werden sollte, wurde abgewandelt und zu einem weiteren Merkmal des Karlsruher Modells weiterentwickelt: Die alten Durchgangsstraßen durch die Ortschaftskerne wurden durch Umgehungsstraßen ersetzt, auf diese Weise die Ortschaften vom Durchgangsverkehr mit Pkw und Lkw entlastet und – das der neue Gedanke – in die alten Durchgangsstraßen die Straßenbahn bzw. Stadtbahn verlegt (entweder als Ausschleifungen aus bestehenden alten Trassen oder als Neubaustrecken).

Dieser Teil des Konzepts wurde zum ersten Mal auf der Hardtbahn in Leopoldshafen und in Linkenheim umgesetzt, später auch in Rheinstetten-Forchheim, Rheinstetten-Mörsch sowie in Blankenloch. Durch diese Maßnahmen wurden im Allgemeinen auch die Zugangszeiten zu den Bahnen weiter verkürzt und somit die Gesamtreisezeiten verringert.

Zur Hardtbahn gehört weiterhin die Neuerung, zusätzliche Haltepunkte zu den bestehenden Bahnhöfen zu bauen, um die Zugangswege, die Zugangszeiten und so die Gesamtreisezeiten zu verkürzen. Entlang der Hardtbahn entstanden Neubaugebiete, und die Orte entwickelten sich um die Haltepunkte und die Stadtbahnstrecke herum. Die Bevölkerung in den von der Hardtbahn angefahrenen Gemeinden und Ortsteilen ist deutlich gewachsen.

Durch die Übernahme des erstmals für den Streckenabschnitt Langensteinbach – Ittersbach verwendeten Finanzierungsmodells auch für die beiden außerhalb der Stadt Karlsruhe liegenden Streckenabschnitte der Hardtbahn konnte die vorgenommene Verteilung der Kosten als Finanzierungsmuster für alle weiteren Stadtbahnstrecken außerhalb Karlsruhes etabliert werden.

Auch die Neukonzeption des Busnetzes, in dem die bisherigen Regionalbuslinien in Zubringerlinien zur Stadtbahn umgewandelt wurden, erwies sich für alle weiteren Stadtbahnstrecken als beispielhaft. sowohl was das Konzept der Linienführung, der Einrichtung der Umsteigehaltstellen als auch was die Abstimmung der Fahrpläne zwischen Stadtbahn und Bus betrifft.

Dass man vor Einrichtung der Stadtbahn auf der Hardt chronisch unzufrieden mit dem ÖPNV-Angebot der Bahn- und Postbusse war, trug ebenso wie die vorgenommenen Tarifmaßnahmen und die erstmals angewandten speziellen Marketing- und Werbeaktionen zum Erfolg der Strecke bei.

5.2 Die Stadtbahnlinie S4 Baden-Baden – Karlsruhe – Bretten – Eppingen (– Heilbronn)

5.2.1 Die Idee zum Zweisystem-Stadtbahnwagen

Horst Emmerich, damals bei der Bundesbahndirektion Karlsruhe in der Lammstraße beschäftigt und für den Nahverkehrsbetrieb zuständig, hatte eine Idee, die er seit Langem umsetzen wollte.²¹⁶⁰ Um die Reisezeiten zu verkürzen, wollte er an der Brücke der Eisenbahnstrecke Karlsruhe – Mannheim über die Durlacher Allee, d. h. also direkt beim heutigen Verwaltungsgebäude der EnBW, einen Haltepunkt errichten. Dadurch könnten diejenigen Fahrgäste, die nicht zum Hauptbahnhof, sondern in die Karlsruher Innenstadt

²¹⁶⁰ Interview Carsten Strähle am 24. Juni 2012.

wollten, schon dort umsteigen und müssten nicht den Umweg über den Karlsruher Hauptbahnhof nehmen.²¹⁶¹

1979 fuhr Ludwig zur internationalen Verkehrsausstellung in Hamburg. Dort wurde ihm klar, dass man gleich einen Schritt weitergehen könnte, indem man mit Stadtbahnwagen auf Bundesbahnschienen fahren könnte, sodass sich das Umsteigen ganz vermeiden ließe. Und er erzählte, so der langjährige Werkstattleiter der VBK Peter Forcher, abends bei Finkenwerder Scholle von der Idee, das Umsteigen überhaupt ganz zu vermeiden, indem man den Stadtbahnwagen GT6-80C zu einem Fahrzeug weiterentwickelte, mit dem man sowohl unter 15 kV 16,7 Hz Wechselstrom auf DB-Strecken, als auch unter 750 V Gleichstrom als Straßenbahn durch die Stadt fahren kann.²¹⁶² Dass „diese am Biertisch entstandene Idee“ (so Ludwig später)²¹⁶³ umsetzbar sein könnte. In dieser „geselligen Veranstaltung“²¹⁶⁴ wurde aus der Idee des Haltepunkts die Idee des umsteigefreien Fahrens auf DB-Infrastruktur aus der Region in die Karlsruher Innenstadt entwickelt²¹⁶⁵ bzw. wiederentdeckt.

Wie Ludwig später berichtete, war es für ihn kein Selbstzweck, sondern eine Marketingstrategie, durch die die Kunden durch den Aspekt der Umsteigefreiheit, das „Sitzenbleiben-Können“ als wichtigstes Argument als Fahrgäste in die Stadtbahnen gelockt werden könnten.²¹⁶⁶ Denn wenn man umsteigefreie Verbindungen anbiete, könnten die Fahrgäste logischerweise auch keine Anschlüsse verpassen. Außerdem sei es bequemer und komfortabler, einfach sitzen zu bleiben statt auszusteigen, womöglich bei schlechtem Wetter auf den nächsten Zug zu warten oder zu einem anderen Bahnsteig zu laufen. Das sei auch dann attraktiver, wenn die Reisezeit insgesamt etwas länger sein sollte.

Doch sollten in Ludwigs Modell auch die Fahrzeiten verkürzt werden. „Seine“ Fahrzeuge sollten öfter an in der Nähe von Wohngebieten neu gebauten Haltepunkten halten und so die Zugangszeit verringern.

Diese Überlegungen waren bereits in Neureut umgesetzt worden: mehr Haltestellen, an denen die Züge halten und Fahrgäste ein- bzw. aussteigen können. Der daraus entstehende

²¹⁶¹ Interview Carsten Strähle am 24. Juni 2012.

²¹⁶² Interview mit Peter Forcher am 28. Dezember 2010 und 07. Januar 2011.

²¹⁶⁴ Zitat Stadtwerke Karlsruhe – Verkehrsbetriebe –: Ludwig, Dieter: Brief an H. M., Karlsruhe-Grötzingen. Stadtbahn/Grötzingen / Berghausen. Karlsruhe, 05. August 1986. S. 2. VBK-Registrierung. Aktenzeichen 405/60.7. Gem.-Betrieb Stadtbahn – DB / Strecke Durlach – Pfinztal. Heft 1.

²¹⁶⁵ Vgl. ebd.

²¹⁶⁶ Interview mit Dieter Ludwig am 19. Februar 2008

Zeitverlust würde durch das verglichen mit den damaligen Vollbahnfahrzeugen erheblich größere Beschleunigungsvermögen und die kürzeren Bremswege der Stadtbahnwagen ausgeglichen.

5.2.2 Die Untersuchungen zum Gemeinschaftsbetrieb Stadtbahn / DB

Die Idee war geboren, und man ging an die Arbeit, sie umzusetzen. Zunächst stellte sich die Frage der Finanzierung. Denn bei der AVG hatte man zwar kompetente Mitarbeiter und viele Ideen, aber nur eingeschränkte finanzielle Mittel.²¹⁶⁷

Daher mussten für die Finanzierung der Forschungen andere Mittel und Wege gefunden werden. Die VBK wurden Projektführer und beauftragten ihrerseits die AVG mit der Ausführung gegen Ersatz der Kosten²¹⁶⁸ und die SNV Studiengesellschaft Nahverkehr 1983 mit der Erstellung einer Durchführbarkeitsstudie.²¹⁶⁹ Auch die Universität Karlsruhe wirkte bei dieser Studie mit, die 1984 abgeliefert wurde.²¹⁷⁰

Die VBK wiederum beantragten Fördermittel beim Bundesministerium für Forschung und Technologie (BMFT), die auch gewährt wurden.²¹⁷¹ Dadurch wurde aber das Karlsruher Modell später frei verfügbar, jeder konnte es nachbauen, ohne dass die VBK, die AVG oder die Stadt Karlsruhe Lizenzgebühren erheben konnten.²¹⁷² Ein Teil der nicht durch Forschungsmittel gedeckten Kosten wurde von der Fahrzeugindustrie übernommen, zunächst von BBC. Als Forschungen später zeigten, dass nicht Batterien, sondern ein Trafo die Lösung für die Stromversorgung des Fahrzeugs unter 15 kV ist, beteiligte sich auch Siemens. VBK und AVG brachten ihre Eigenleistungen als Beitrag in das Vorhaben ein.²¹⁷³

²¹⁶⁷ Interview mit Rupert Bruder am 15. Juli 2012.

²¹⁶⁸ Interview mit Rupert Bruder am 15. Juli 2012.

²¹⁶⁹ Vgl. Vertrag Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH- Stadtwerke Karlsruhe – Verkehrsbetriebe –: Forschungs- und Entwicklungsvertrag „Durchführbarkeitsuntersuchung Verknüpfung Stadtbahn – DB – Schienenpersonennahverkehr am Beispiel des Raumes Karlsruhe. Auftragsnummer TV 8306. Karlsruhe, 22.4.1983. AVG-Vertragsarchiv. Lfd. Nummer 390. Aktenzeichen 360/9.

²¹⁷⁰ Vgl. Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (AVG); SNV Studiengesellschaft Nahverkehr (Hrsg.): Drechsler, Georg; Rieke, Horst u. a.: Durchführbarkeitsuntersuchung zur Verknüpfung des Schienenpersonenverkehrs eines Straßenbahnbetriebs und der Deutschen Bundesbahn am Beispiel des Raumes Karlsruhe. Karlsruhe 1984. Gefördert vom Bundesministerium für Forschung und Technologie (BMFT). Förderungskennzeichen TV 8306 3.

²¹⁷¹ Vgl. ebd.

²¹⁷² Interview mit Prof. Dr. Gerhard Seiler am 05. März 2008. Und Interview mit Carsten Strähle am 24. Juni 2012.

²¹⁷³ Interview mit Rupert Bruder am 15. Juli 2012.

5.2.3 Die Entwicklung des Zweisystem-Stadtbahnwagens

5.2.3.1 Theoretische Konzeption des Stadtbahnfahrzeugs

Zur Lösung der rechtlichen Probleme, die aus den unterschiedlichen Betriebsordnungen der Straßen- und der Eisenbahn resultieren, war in der Durchführbarkeitsuntersuchung ein Weg erarbeitet worden, der letztlich auch weitgehend umgesetzt wurde. Es sollte für den Gemeinschaftsbetrieb keine Änderungen der betrieblichen Vorschriften der beiden Systeme vorgenommen werden, sondern es sollte in jedem Bereich jeweils nach den dort geltenden Vorschriften gefahren werden. Somit sollten das Fahrpersonal und das Betriebspersonal die notwendigen rechtlichen Grundlagen beider Systeme beherrschen.²¹⁷⁴ Es sollte also im Straßenbahnbereich nach BOStrab und DFStrab, im Eisenbahnbereich nach EBO, ESO und den Konzernrichtlinien der DB ausgebildet und gefahren werden.

Auch die Fahrzeuge sollten beiden Normen entsprechen und somit auf Straßenbahn- und Eisenbahnstrecken fahren können (wie es auf der Hardtbahn bereits erfolgreich durchgeführt wurde).²¹⁷⁵ Nur bestand die DB (später auch das Eisenbahnbundesamt) auf der Einhaltung der EBO und der DB-Konzernrichtlinien. Die FV-NE sollte nicht zur Anwendung kommen, und die Bundesbahn stimmte der Elektrifizierung mit 750 V Gleichstrom oder der Signalisierung und Sicherung mit der AVG-Technik nicht zu, da die Strecken entweder bereits mit 15 kV elektrifiziert waren oder an elektrifizierte Bundesbahnstrecken anstießen.²¹⁷⁶ Andererseits war es ausgeschlossen, im Karlsruher Straßenbahnnetz mit einem Fahrzeug zu fahren, das alle Normen der Bundesbahn erfüllte. Ein solches Fahrzeug wäre für das innerstädtische Straßenbahnnetz zu schwer, die dann notwendige Anpassung der Infrastruktur zu teuer gewesen. Außerdem wäre im Falle eines Unfalls der Rahmen eines Vollbahnfahrzeuges zu hart, also zu wenig verformbar gewesen.²¹⁷⁷

Ludwig verfolgte vorübergehend auch die Idee, die Zulassung der Zweisystem-Stadtbahnwagen für die DB-Strecken dadurch zu erleichtern und zu beschleunigen, dass sie

²¹⁷⁴ Vgl. Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (AVG); SNV Studiengesellschaft Nahverkehr (Hrsg.): Drechsler, Georg; Rieke, Horst u. a.: Durchführbarkeitsuntersuchung zur Verknüpfung des Schienenpersonenverkehrs eines Straßenbahnbetriebs und der Deutschen Bundesbahn am Beispiel des Raumes Karlsruhe. Karlsruhe 1984. Teil 3. Grundsatzfragen, Randbedingungen und Möglichkeiten für Anlagen, Fahrzeuge und Betrieb. S. 45. Gefördert vom Bundesministerium für Forschung und Technologie (BMFT). Förderungskennzeichen TV 8306 3.

²¹⁷⁵ Vgl. ebd. S. 31.

²¹⁷⁶ Vgl. Ludwig, Dieter; Emmerich, Horst; in der Beek, Martin: Erfahrungen mit der ersten Stadtbahn auf Bundesbahngleisen. Ein Jahr Gemeinschaftsbetrieb Karlsruhe – Bretten. S. 42. In: der Nahverkehr. Heft 1-2/94. S. 42–50. Düsseldorf 1994.

²¹⁷⁷ Interview Carsten Strähle am 24. Juni 2012.

nicht freizügig im gesamten DB Netz zugelassen würden, sondern nur in einem bestimmten Betriebsbereich, doch wurde dieser Weg später nicht weiterverfolgt.²¹⁷⁸

Für die Verfasser der Durchführbarkeitsstudie stand es außer Frage, dass das Stadtbahnfahrzeug die Normen der BOStrab erfüllen und elektrisch unter 750 V Gleichstrom im VBK-Netz wie eine gewöhnliche Straßenbahn fahren sollte.²¹⁷⁹ Deswegen wurde der Kölner B-Wagen, der sechssachsige Gelenktriebwagen mit 27 m Länge, 2,65 m Breite und einer Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h als Fahrzeug für die Stadtbahn vorgesehen.²¹⁸⁰ Die mit diesem Teil der Untersuchung beschäftigte Firma BBC Mannheim ging für die Konzeption des Fahrzeugs davon aus, dass die Strecken etwa 20 km über das bestehende Stadtbahn/Straßenbahnnetz hinausführen sollten; eine Streckenlänge, die von den Stadtbahnen in etwa 30 Minuten zurückzulegen sei.²¹⁸¹ Eine Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h erschien wegen des guten Beschleunigungsvermögens der Fahrzeuge als ausreichend,²¹⁸² der „Wagen muss also nicht für 140 km/h ausgelegt werden.“²¹⁸³

Da man für die Streckenabschnitte auf DB-Infrastruktur voraussetzte, dass die Energieversorgung dort entweder mit 15 kV 16,7 Hz²¹⁸⁴ oder „fahrdrahtunabhängig“²¹⁸⁵ erfolgen musste, kam man zu dem Ergebnis, dass das Fahrzeug auf jeden Fall ein

²¹⁷⁸ Vgl. Stadtwerke – Karlsruhe – Verkehrsbetriebe –: Drechsler, Georg: Brief an Bundesbahndirektion Karlsruhe, Hauptabteilung Nahverkehr, z.H. Herrn Bundesbahndirektor Emmerich: Gemeinschaftsbetrieb Bundesbahn/Stadtbahn mit Zweisystemfahrzeug. Hier: Lastenheft Karlsruhe, 16. März 1987. VBK-Registrator. Aktenzeichen 405/60.6.3 Gemeinschaftsbetrieb Stadtbahn/DB – Fahrzeugtechnik –. Heft 2.

Was dazu führt, dass die Fahrzeuge auf Sonderfahrten später auch in Österreich, der Schweiz und sogar bis Italien führen.

²¹⁷⁹ Vgl. Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (AVG); SNV Studiengesellschaft Nahverkehr (Hrsg.): Drechsler, Georg; Rieke, Horst u. a.: Durchführbarkeitsuntersuchung zur Verknüpfung des Schienenpersonenverkehrs eines Straßenbahnbetriebs und der Deutschen Bundesbahn am Beispiel des Raumes Karlsruhe. Karlsruhe 1984. Gefördert vom Bundesministerium für Forschung und Technologie (BMFT). Förderungskennzeichen TV 8306 3. Drechsler, Georg: Zusammenfassung. S. 5.

²¹⁸⁰ Vgl. ebd. S. 5.

²¹⁸¹ Vgl. BBC Brown Boveri: Nr. Projekt-Struktur-Plan 250. Fahrzeugsystemuntersuchung. Förderkennzeichen TV 8306 3. Mannheim 1984. Zusammenfassung. S. 1. VBK-Registrator. Aktenzeichen 405/60.2. Durchführbarkeitsuntersuchung Verknüpfung Stadtbahn/DB. – Ergebnisse –. Heft 1.

²¹⁸² Vgl. Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (AVG); SNV Studiengesellschaft Nahverkehr (Hrsg.): Drechsler, Georg; Rieke, Horst u. a.: Durchführbarkeitsuntersuchung zur Verknüpfung des Schienenpersonenverkehrs eines Straßenbahnbetriebs und der Deutschen Bundesbahn am Beispiel des Raumes Karlsruhe. Karlsruhe 1984. Gefördert vom Bundesministerium für Forschung und Technologie (BMFT). Förderungskennzeichen TV 8306 3. Drechsler, Georg: Zusammenfassung. S. 6.

²¹⁸³ Zitat ebd. S. 6.

²¹⁸⁴ Vgl. ebd. S. 5.

²¹⁸⁵ Zitat ebd. S. 5.

Zweissystem-Fahrzeug sein müsse.²¹⁸⁶ Für das Antriebssystem, das auf den DB-Strecken zum Einsatz kommen sollte, wurden insgesamt fünf Alternativen untersucht:²¹⁸⁷ 15 kV 16,7 Hz Wechselstrom, ein Dieselgenerator, eine Energieversorgung der Elektromotoren im 15 kV-Bereich durch Batterien, ein Dieselgenerator mit Pufferbatterie und ein Dieselgenerator mit Schwungradspeicher als Puffer.²¹⁸⁸ Bei allen Dieselkonzepten wurden folglich diesel-elektrische Antriebe geprüft, die die vorhandenen Elektromotoren mit Strom versorgen sollten, eine diesel-hydraulische Kraftübertragung wurde nicht in Erwägung gezogen. Alle Varianten hatten gemeinsam, dass das Fahrzeug im Betrieb grundsätzlich mit Gleichstrom fahren sollte, es wurde also nur verglichen, wie der notwendige 750-V-Gleichstrom im DB-Netz erzeugt werden sollte.²¹⁸⁹

Die Kosten für die Zusatzausstattung wurden, je nach Variante, auf 140.000 DM bis 250.000 DM pro Fahrzeug geschätzt,²¹⁹⁰ eine Summe, die verglichen mit dem Fahrzeugpreis von 2 Mio. DM nicht ausschlaggebend sei.²¹⁹¹ Als „einfachste Variante“²¹⁹² wurde der Betrieb mit Wechselstrom, der mittels eines Trafos und eines Gleichrichters in 750 V Gleichstrom umgewandelt würde, erachtet. Der Einbau von Dieselmotoren wurde wegen des Platzbedarfs und der Geräuschentwicklung abgelehnt.²¹⁹³ Aber auch das Gewicht war letztendlich ein Faktor für die Entscheidung,²¹⁹⁴ die Wechselstrom-Trafo-Lösung war mit einem Zusatzgewicht von 3,6 t die leichteste, die anderen Modelle wären nicht nur teurer

²¹⁸⁶ Vgl. ebd. S. 5.

²¹⁸⁷ Vgl. BBC Brown Boveri: Nr. Projekt-Struktur-Plan 250. Fahrzeugsystemuntersuchung. Förderkennzeichen TV 8306 3. Mannheim 1984. Zusammenfassung. S. 8 ff. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/60.2. Durchführbarkeitsuntersuchung Verknüpfung Stadtbahn/DB. – Ergebnisse –. Heft 1.

²¹⁸⁸ Vgl. ebd. S. 8 ff.

²¹⁸⁹ Vgl. ebd. S. 8.

²¹⁹⁰ Vgl. ebd. S.17.

²¹⁹¹ Vgl. Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (AVG); SNV Studiengesellschaft Nahverkehr (Hrsg.): Drechsler, Georg; Rieke, Horst u. a.: Durchführbarkeitsuntersuchung zur Verknüpfung des Schienenpersonenverkehrs eines Straßenbahnbetriebs und der Deutschen Bundesbahn am Beispiel des Raumes Karlsruhe. Karlsruhe 1984. Gefördert vom Bundesministerium für Forschung und Technologie (BMFT). Förderkennzeichen TV 8306 3. Drechsler, Georg: Zusammenfassung. S. 6.

Ein Einsystem-Stadtbahnwagen kostet derzeit (2011) etwa 3 Mio. Euro, ein Zweissystem-Stadtbahnwagen etwa 4,5 Mio. Euro. Die Mehrkosten für die zusätzliche Antriebsausstattung aber auch der zusätzlichen Sicherheitssysteme beträgt 2011 also rund 1,5 Mio. Euro pro Fahrzeug.

²¹⁹² Zitat ebd. S. 7.

²¹⁹³ Vgl. ebd. S. 7.

In Kassel hat man zwischenzeitlich ein derartiges Zweissystem-Hybridfahrzeug, das außerhalb des Kasseler Straßenbahnnetzes mit Diesel angetrieben wird, erfolgreich in Betrieb genommen.

²¹⁹⁴ Vgl. BBC Brown Boveri: Nr. Projekt-Struktur-Plan 250. Fahrzeugsystemuntersuchung. Förderkennzeichen TV 8306 3. Mannheim 1984. Zusammenfassung. S.13. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/60.2. Durchführbarkeitsuntersuchung Verknüpfung Stadtbahn/DB. – Ergebnisse –. Heft 1.

gewesen,²¹⁹⁵ sondern hätten auch ein Mehrgewicht des Fahrzeugs zwischen 5,5 t und 7,5 t verursacht, also rund zwei bis vier Tonnen mehr als die Trafo-Lösung.²¹⁹⁶

Die Batterievariante wurde wegen des angenommenen Entwicklungspotenzials ebenso wie die Wechselstromvariante als möglich erachtet, falls ab 1986 Batterien mit größeren Energiedichten als Bleiakkumulatoren verfügbar wären.²¹⁹⁷

Doch die Entwicklung der Batterien verzögerte sich. Am 27. März 1990 – die Entscheidung für das Zweisystemfahrzeug, das mit 750 V Gleichspannung und 15 KV 16,7 Hz Wechselspannung fahren kann, war schon längst gefallen – benachrichtigte die Firma ABB die VBK, dass die Auslieferung der Natrium-Schwefel-Hochenergiebatterien unmittelbar bevorstünde.²¹⁹⁸

Tatsächlich wurden erste Versuchsfahrten mit Natrium-Schwefel-Batterien (NaS) von ABB in den Jahren 1990 und 1991 durchgeführt, wobei die Batterie in einem zum Anhänger umgebauten A-Teil eines außer Dienst gestellten Gelenktriebwagens mitgeführt wurde.²¹⁹⁹ Zur gleichen Zeit waren die 1988 bestellten²²⁰⁰ ersten zehn Zweisystem-Stadtbahnwagen bereits im Bau²²⁰¹ und wurden ab 1991 ausgeliefert.²²⁰²

²¹⁹⁵ Vgl. ebd. S. 17.

²¹⁹⁶ Vgl. ebd. S. 11 ff.

²¹⁹⁷ Vgl. Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (AVG); SNV Studiengesellschaft Nahverkehr (Hrsg.): Drechsler, Georg; Rieke, Horst u. a.: Durchführbarkeitsuntersuchung zur Verknüpfung des Schienenpersonenverkehrs eines Straßenbahnbetriebs und der Deutschen Bundesbahn am Beispiel des Raumes Karlsruhe. Karlsruhe 1984. Gefördert vom Bundesministerium für Forschung und Technologie (BMFT). Förderungskennzeichen TV 8306 3. Drechsler, Georg: Zusammenfassung. S. 8.

²¹⁹⁸ Vgl. Asea Brown Boveri Verkehrstechnik GmbH: Himme: Brief an Stadtwerke Karlsruhe – Verkehrsbetriebe –: Zweisystemfahrzeug Karlsruhe, NaS-Energiespeicher. Mannheim 27. März 1990. VBK-Registrierung: Aktenzeichen 405/60.4 Demonstrationsbetrieb Zweisystemfahrzeug Stadtbahn. Fahrzeugtechnik. Heft 2.

²¹⁹⁹ Vgl. Verkehrsbetriebe Karlsruhe; Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (Hrsg.): Stammler, Horst: report '90. Karlsruhe 1991. S. 18

²²⁰⁰ Vgl. Verkehrsbetriebe Karlsruhe; Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (Hrsg.): Stammler, Horst: report '88. Karlsruhe 1989. S. 7 f.

²²⁰¹ Vgl. Verkehrsbetriebe Karlsruhe; Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (Hrsg.): Stammler, Horst: report '90. Karlsruhe 1991. S. 16.

²²⁰² Vgl. Verkehrsbetriebe Karlsruhe; Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (Hrsg.): Stammler, Horst: report '91. Karlsruhe 1992. S. 8.



Abbildung 91: Batterieanhänger mit NaS Batterie²²⁰³

Als problematisch erwiesen sich dabei neben der Größe der Batterien die Temperaturen von bis zu 400 °C, die die Batterien im Betrieb erreichten.²²⁰⁴ Die Versuche mit den NaS-Batterien wurden schließlich eingestellt,²²⁰⁵ ein im Linienbetrieb einsetzbarer Stadtbahnwagen konnte nicht gebaut werden.

Nach Einschätzung von Peter Forcher handelte es sich dabei um ein Forschungsprojekt, das von ABB in erster Linie für den Pkw-Bereich und nicht als ernsthafte Alternative zum Wechselstromantrieb von Eisenbahnfahrzeugen durchgeführt worden war.²²⁰⁶

5.2.3.2 Die LNT-Richtlinie

Als rechtliche Grundlage des Betriebs mit Stadtbahnwagen auf DB-Infrastruktur entstand (auf Ludwigs Betreiben) die sogenannte „LNT-Richtlinie“, wobei LNT für „leichter Nahverkehrstriebwagen“ steht. In dieser LNT-Richtlinie wird der Betrieb von leichten Triebwagen, zu denen auch die Karlsruher Zweisystem-Stadtbahnwagen gehören, im

²²⁰³ Archiv AVG.

²²⁰⁴ Interview mit Peter Forcher am 28. Dezember 2010 und 07. Januar 2011.

Und vgl. Forcher, Peter; Himme, Claus: Stadtbahnwagen mit NaS-Hochenergiebatterien. Bericht über Versuchsfahrten mit einem Erprobungsträger. S. 43. In: Der Nahverkehr. Heft 5/90. Düsseldorf 1990. S. 41 – 46.

²²⁰⁵ Vgl. Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (Hrsg.): Bindewald, Klaus: Die Albtal-Verkehrs-Gesellschaft. Weltweit vorbildliches Nahverkehrssystem. Heidelberg – Ubstadt-Weiher – Basel 2007. S. 57.

²²⁰⁶ Interview mit Peter Forcher am 28. Dezember 2010 und 07. Januar 2011.

Mischbetrieb mit Vollbahnfahrzeugen geregelt. Die LNT-Richtlinie ins Leben zu rufen, stellt eine von Ludwigs größten Leistungen dar; sie wird gelegentlich als „Lex Ludwig“ bezeichnet, so der langjährige Leiter der VBK- und AVG-Werkstätten Peter Forcher.²²⁰⁷

Nach einigen schweren Unfällen im Jahr 1971 hatte eine vom Bundesverkehrsministerium beauftragte Kommission mit Namen „Sicherheit im Eisenbahnbetrieb“ empfohlen, ältere und leichtere Schienenbusse der Baureihe 798/799 durch modernere Fahrzeuge mit größerer Rahmensteifigkeit zu ersetzen.²²⁰⁸

Daraufhin hatte sich die Deutsche Bundesbahn verpflichtet, die Schienenbusse, die mit einer Rahmensteifigkeit von 500 kN (was 50 t entspricht) konstruiert waren, auszumustern und durch neue Triebwagen der Baureihen 627 und 628/928²²⁰⁹ zu ersetzen, die eine Rahmensteifigkeit von 1.500 kN (150 t) aufwiesen, was dem vom Internationalen Eisenbahnverband (UIC) vorgegebenen Wert für Fahrzeuge entsprach, die nicht in lokbespannten Zügen fahren.²²¹⁰ Auch dieser Wert war immer noch geringer als der herkömmlicher Loks und Wagen mit 2.000 kN.²²¹¹

In einer Risikoabschätzung (anders als bei Pkws werden mit Eisenbahnfahrzeugen keine Crashtests, sondern nur Simulationen und Risikoberechnungen durchgeführt) kamen die Gutachter zu der Erkenntnis, dass das größte Risiko darin bestünde, dass ein rangierendes Fahrzeug auf ein stehendes führe.²²¹² Und gerade in diesem Fall würde sich das größere Bremsvermögen des Stadtbahnwagens positiv auswirken.

²²⁰⁷ Interview mit Peter Forcher am 14. Februar 2003.

²²⁰⁸ Vgl. Bundesverkehrsministerium: Brief an den Vorstand der Deutschen Bundesbahn und der Deutschen Reichsbahn: „Einsatz von Leichten Nahverkehrstriebwagen (LNT) im Mischbetrieb mit Regelfahrzeugen der Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs.“ Geschäftszeichen E 15/16.39.10/10 T 93 (1). Bonn, 22. Dezember 1993. S. 1. VBK-Registatur im Betriebshof West.

²²⁰⁹ Die häufig nur als Baureihe 628 bezeichneten Dieseltriebwagen der DB Regio AG bestehen aus einem angetriebenen Wagen, der eigentlichen Baureihe 628 und einem nicht angetriebenen Steuerwagen, der die Baureihenbezeichnung 928 trägt.

Vgl. http://de.wikipedia.org/wiki/DB-Baureihe_628. Zugriff 09. Juli 2012.

²²¹⁰ Vgl. Bundesverkehrsministerium: Brief an den Vorstand der Deutschen Bundesbahn und der Deutschen Reichsbahn: „Einsatz von Leichten Nahverkehrstriebwagen (LNT) im Mischbetrieb mit Regelfahrzeugen der Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs.“ Geschäftszeichen E 15/16.39.10/10 T 93 (1). Bonn, 22. Dezember 1993. S. 1 f. VBK-Registatur im Betriebshof West.

²²¹¹ Vgl. Bundesverkehrsministerium: Brief an das Eisenbahnbundesamt und die obersten Verkehrsbehörden der Länder: „Einsatz von Leichten Nahverkehrstriebwagen (LNT) im Mischbetrieb mit Regelfahrzeugen der Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs.“ Geschäftszeichen E 15/32.31.00/19 Va 95 (1). Bonn, 24. April 1995. Anlage 1: Kurzbericht zum FE-Vorhaben Nr. 70452/94. S. 1 f. VBK-Registatur im Betriebshof West.

²²¹² Vgl. ebd. S. 2.

Deswegen wird davon ausgegangen, dass die LNT-Richtlinie im Vergleich zu den Vollbahnfahrzeugen größere aktive Sicherheit aufweisen, worunter das größere Beschleunigungsvermögen und die größere Bremsverzögerung verstanden werden. Diese größere aktive Sicherheit ermöglicht es, im Gegenzug die Anforderungen an die passive Sicherheit, d. h. die Rahmensteifigkeit zu verringern. Man ging davon aus, dass die Fahrzeuge im Notfall entweder nicht mit einer hohen Geschwindigkeit auf Hindernisse aufprallen würden oder durch bessere Beschleunigungswerte einen Unfall sogar ganz vermeiden könnten.²²¹³

Man kam also 1993 im Bundesverkehrsministerium zu dem Ergebnis, das der Mischbetrieb mit Vollbahnfahrzeugen und LNT unter gewissen Voraussetzungen möglich sei, und erließ die erste LNT-Richtlinie.²²¹⁴ Doch war und ist der Einsatz von LNT nur mit Einschränkungen zulässig. So ist der Betrieb von LNT nur auf Strecken mit einer zugelassenen Streckengeschwindigkeit von maximal 160 km/h gestattet. Hier liegt der Grund, warum beispielsweise auf der Strecke Karlsruhe – Mannheim, auf der zwischen Karlsruhe und Graben-Neudorf mit einer Streckenhöchstgeschwindigkeit 200 km/h gefahren wird, keine Karlsruher Stadtbahnwagen fahren dürfen.²²¹⁵ Auch ist für den Mischbetrieb die Ausstattung der Strecken mit von der Streckenhöchstgeschwindigkeit und der Zahl der Gleise abhängigen Sicherheitseinrichtungen erforderlich.²²¹⁶ Eines allerdings gefiel Ludwig nicht: Dass die Höchstgeschwindigkeit, mit der die Stadtbahnwagen fahren durften, zur Verminderung einer potenziellen Aufprallgeschwindigkeit auf den im permanenten Mischbetrieb befahrenen Strecken nur 80 km/h betrug.²²¹⁷

Um die Ergebnisse der Gutachten zu bestätigen und die Erfahrungen aus dem Betrieb zu berücksichtigen, gab das Bundesverkehrsministerium ein weiteres Gutachten in Auftrag, das 1995 von der DB-Tochter DE-Consult vorgelegt wurde.²²¹⁸ Auch in diesem Gutachten wurde der LNT-Betrieb als sicher bestätigt, wenn auch mit Einschränkungen, etwa dass das

²²¹³ Vgl. ebd. S. 2. .

²²¹⁴ Vgl. Bundesverkehrsministerium: Brief an den Vorstand der Deutschen Bundesbahn und der Deutschen Reichsbahn: „Einsatz von Leichten Nahverkehrstriebwagen (LNT) im Mischbetrieb mit Regelfahrzeugen der Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs.“ Geschäftszeichen E 15/16.39.10/10 T 93 (1). Bonn, 22. Dezember 1993. Anlage 1. VBK-Registrierung im Betriebshof West.

²²¹⁵ Vgl. ebd. Anlage 1. S. 2. Absatz 2.3.

²²¹⁶ Vgl. ebd. Anlage 1. S. 1 ff. § 2.

²²¹⁷ Vgl. ebd. Anlage 1. S. 1. Absatz 1.1.

²²¹⁸ Vgl. Deutsche Eisenbahn – Consulting GmbH (Hrsg.): Lange, D; Fischer, K u. a. (Bearbeiter): Ergänzendes Gutachten zum Einsatz von LNT im Mischbetrieb mit EBO-Fahrzeugen auf Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs.– Schlußbericht –. SFA-109-11. Berlin 1995. VBK-Registrierung im Betriebshof West. Ordner GT8-100C/2S. Rahmensteifigkeit.

Bremsvermögen der LNT den Normen der BOStrab entsprechen müsse.²²¹⁹ Das Verbot für LNT-Betrieb auf Strecken mit einer Streckenhöchstgeschwindigkeit von mehr als 160 km/h wurde ebenfalls bestätigt.²²²⁰

Da die Ergebnisse der vorherigen Gutachten im Wesentlichen bestätigt worden waren, wurde die LNT-Richtlinie erneuert, unter anderem wurde die zulässige Höchstgeschwindigkeit für LNTs geändert und auf 90 km/h erhöht.²²²¹ Außerdem wurde die Möglichkeit geschaffen, die Höchstgeschwindigkeit unter gewissen Bedingungen auf 100 km/h zu erhöhen.²²²² Diese setzte Ludwig in seiner Eigenschaft als Eisenbahnbetriebsleiter im Streckennetz der AVG zeitnah um, sodass auf der Kraichgaubahn und später auch auf der Murgtalbahn die Zweisystem-Stadtbahnwagen mit bis zu 100 km/h fahren dürfen.²²²³

5.2.3.3 Das Mischprofil

Bereits die Gelenktriebwagen der AVG und später die Einsystem-Stadtbahnwagen fahren auf der Albtalbahn und auf der Hardtbahn im Mischbetrieb mit Vollbahnfahrzeugen und benötigten daher eine Art Mischprofil der Radreifen, um sowohl im EBO- als auch im BOStrab-Bereich fahren zu können.

In der Durchführbarkeitsuntersuchung waren für den Gemeinschaftsbetrieb von VBK/AVG und DB folgende Anforderungen für einen entgleisungssicheren Betrieb aufgestellt worden: Die Radreifenbreiten sollten den EBO-Mindestmaßen entsprechen und gleichzeitig die größtmöglichen Spurkranzhöhen und -breiten aufweisen, die ein Befahren der Rillengleise der Straßenbahninfrastruktur gerade noch ermöglichen.²²²⁴

²²¹⁹ Vgl. ebd. S. 19 ff.

²²²⁰ Vgl. ebd. S. 22.

²²²¹ Vgl. Wedebruch.de: LNT-Bedingungen: Verlautbarung des Bundesministeriums für Verkehr: E 15/32.31.00/19 Va 95 (1) vom 24. April 1995: „Besondere Bedingungen für das Verkehren von leichten Nahverkehrstriebwagen (LNT) im Mischbetrieb mit Regelfahrzeugen der Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs. <http://www.wedebruch.de/gesetze/betrieb/lntbed.htm>. Zugriff 20. Juli 2011.

²²²² Vgl. ebd. Absatz 1.1 und 3.2.

²²²³ Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH; DB Netz AG, Niederlassung Südwest (Hrsg.): Betriebsanweisung für das Fahren mit Leichten Nahverkehrstriebwagen (LNT) im Mischbetrieb mit Regelfahrzeugen auf Strecken von DB Netz Niederlassung Südwest sowie auf Pachtstrecken der AVG. Gültig vom 15. Juni 2003 an. Karlsruhe, 2003.

²²²⁴ Vgl. Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (AVG); SNV Studiengesellschaft Nahverkehr (Hrsg.): Drechsler, Georg; Rieke, Horst u. a.: Durchführbarkeitsuntersuchung zur Verknüpfung des Schienenpersonenverkehrs eines Straßenbahnbetriebs und der Deutschen Bundesbahn am Beispiel des Raumes Karlsruhe. Karlsruhe 1984. Teil 3: Bernstein, Gerhard; Otto, Winfried, Timm, Harald: Grundsatzfragen, Randbedingungen und Möglichkeiten für Anlagen, Fahrzeuge und Betrieb. S. 31.

Die elementaren Forderungen an ein Mischprofil der Radreifen lauten also:

- „Es muß auf den größeren Herzstücklücken der DB-Weichen sicher geführt werden.
- Es muß die engen Rillen der Straßenbahngleise befahren können.“²²²⁵

Ein wesentlicher Unterschied zwischen Straßenbahn- und Eisenbahnbetrieb liegt darin, dass die Straßenbahnen bei den VBK in Flachrillen, zum Beispiel in den Weichen, nicht auf der Bandage, d. h. auf der Fläche des Rades, sondern auf dem Spurkranz fahren. Auch sind die Abstände bzw. die Spuren in den Rillenschienen und den Weichenherzstücken im Straßenbahnbereich wesentlich kleiner als im Eisenbahnbereich.²²²⁶

Insofern hatte die Deutsche Bundesbahn größte Bedenken, dass die Stadtbahnwagen auf den Weichen bzw. deren Herzstücken entgleisen könnten.

Daher untersagte die Bundesbahnzentrale in Frankfurt kurz vor der ersten Probefahrt des Wagens 501 nach Wörth im Jahr 1986 per Fax die Erprobung der neuen Technik. Wie Dieter Ludwig in seinen Vorträgen immer wieder gerne erzählt, versicherte er dem zuständigen Beamten der Bundesbahndirektion Karlsruhe glaubhaft, dieses Fax erst nach der Probefahrt vorgefunden zu haben.²²²⁷

Die Bedenken der deutschen Bundesbahn waren jedoch unbegründet, denn die Probefahrten wurden an beiden Probetagen ohne Probleme und ohne Entgleisungen durchgeführt.²²²⁸ Die DB hatte beispielsweise darin ein Problem gesehen, dass im Eisenbahnbereich eine Weiche bis zu einem Klaffen von 4 mm als gestellt gilt, ein Maß, bei dem eine Straßenbahn unter Umständen bereits entgleist. Für dieses Problem hätte es nach Ansicht der DB theoretisch die Lösung gegeben, dass die DB-Weichen so umgebaut würden, dass das maximale Klaffen bei allen infrage kommenden Weichen auf unter 3 mm verringert würde. Dieses wurde jedoch als

²²²⁵ Zitat Verkehrsbetriebe Karlsruhe: Gemeinschaftsbetrieb Stadtbahn / Deutsche Bundesbahn am Beispiel des Raumes Karlsruhe. – Praxiserprobung Zweisystemfahrzeug – und – Systemwechselstelle –. Meilensteinbericht „Fahrzeugvariante Gleichstrom/Wechselstrom“. Karlsruhe o. J. S. 16. VBK-Registatur im Betriebshof West.

²²²⁶ Vgl. Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (AVG); SNV Studiengesellschaft Nahverkehr (Hrsg.): Drechsler, Georg; Rieke, Horst u. a.: Durchführbarkeitsuntersuchung zur Verknüpfung des Schienenpersonenverkehrs eines Straßenbahnbetriebs und der Deutschen Bundesbahn am Beispiel des Raumes Karlsruhe. Karlsruhe 1984. Teil 3: Bernstein, Gerhard; Otto, Winfried, Timm, Harald: Grundsatzfragen, Randbedingungen und Möglichkeiten für Anlagen, Fahrzeuge und Betrieb. S. 21 ff.

²²²⁷ Vortrag Dieter Ludwig am 08. März 2010.

²²²⁸ Vgl. Tagesschau vom 15. September 1986. In: SWR – Sendereihe Eisenbahnromantik: Unschlagbar – der Nahverkehrshut von Karlsruhe. Ein Film von Hagen v. Ortloff und Harald Kirchner. Redaktion: Hagen v. Ortloff. Leitung der Sendung: Peter Latzel. Baden-Baden / SWR 2002. Minute 15 ff.

zu teuer verworfen. Die zweite Möglichkeit der DB wäre gewesen, die Stadtbahnen mit EBO-Spurkränzen auszustatten, doch dann hätte das VBK-Netz nicht befahren werden können. Forcher machte die DB auf die dritte Möglichkeit, die Entwicklung eines Mischprofils, aufmerksam und verwies auf die Erfahrungen der AVG mit Stadtbahnwagen auf Eisenbahnweichen im Albtal und auf der Hardtbahn.²²²⁹

Nach langen Untersuchungen fanden VBK und AVG eine Lösung, die letztendlich auch von der Deutschen Bundesbahn akzeptiert wurde.

Die Bandagen der Radreifen wurden auf 135 mm verbreitert²²³⁰ verglichen mit dem der Straßenbahnen um 20 mm, verglichen mit dem Mischprofil der für die Albtal- und Hardtbahn zugelassenen Fahrzeuge um 10 mm.²²³¹

Der Spurkranz des Mischprofils wurde auf der Fahrzeuginnenseite schmaler ausgeführt als bei Vollbahnfahrzeugen. Somit sind die Abmessungen auf der Außenseite ausreichend, um Schienen, Weichen, und Weichenherzstücke auf DB-Strecken sicher zu befahren. Und andererseits waren die Spurkränze schmal genug, sodass die Zweisystem-Stadtbahnwagen auch die innerstädtischen Weichen und Rillenschienen befahren konnten, ohne zu entgleisen.²²³²

Außerdem wurden später im innerstädtischen Straßenbahnnetz die Herzstücke der Weichen und Rillen in den Schienen aufgefräst, sodass die Rillen, verglichen mit dem für Straßenbahnbetrieb üblichen Maß, tiefer sind und eine größere Spurkranzhöhe verwendet

²²²⁹ Vgl. Verkehrsbetriebe Karlsruhe: Forcher, Peter: Gesprächsnotiz. Besprechung bei der BZA der DB in München. Karlsruhe, 29. Januar 1987. AVG-Registatur. Aktenzeichen 360/8. Stadtbahnwagen/Gemeinschaftsbetrieb AVG/DB.

²²³⁰ Vgl. Deutsche Bundesbahn; Bundesministerium für Forschung und Technologie: 2-System-Stadtbahnwagen Karlsruhe. Abnahmevorbereitende Untersuchungen für den Einsatz auf DB-Strecken. Schlussbericht. TV 8527-5. München 1992. Bild 3, zwischen S. 7 und 8. In : Technischer Schlussbericht TV 8811 3. Gemeinschaftsbetrieb Stadtbahn / Deutsche Bundesbahn am Beispiel des Raumes Karlsruhe. Demonstrationsbetrieb mit Zweisystem-Stadtbahnwagen.

²²³¹ Vgl. Ludwig, Dieter; Drechsler, Georg: Stadtbahnbetrieb Karlsruhe auf ehemaliger Bundesbahn-Strecke. Vernünftiges Gesamtkonzept und beachtlicher Fahrgastzuwachs. S. 26 und 30. In: Der Nahverkehr. Heft 5/87. Düsseldorf 1987. S. 24–31.

²²³² Vgl. Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (AVG); SNV Studiengesellschaft Nahverkehr (Hrsg.): Drechsler, Georg; Rieke, Horst u. a.: Durchführbarkeitsuntersuchung zur Verknüpfung des Schienenpersonenverkehrs eines Straßenbahnbetriebs und der Deutschen Bundesbahn am Beispiel des Raumes Karlsruhe. Karlsruhe 1984. Teil 3: Bernstein, Gerhard; Otto, Winfried, Timm, Harald: Grundsatzfragen, Randbedingungen und Möglichkeiten für Anlagen, Fahrzeuge und Betrieb. S. 26 und 31.

Auch diese Entwicklung wurde vom Bundesministerium für Forschung und Technologie (BMFT) gefördert.

werden kann.²²³³ Als Grundlage dieses Mischprofils werden Radsätze der Bauart Bochum 84 mit Gummizwischenlagern verwendet, die aufgrund der besonderen Anforderungen maximal 2 mm Seitenspiel aufweisen dürfen.²²³⁴

Doch drei Jahre später hatte die DB immer noch Bedenken. Die Radreifen der Zweisystem-Stadtbahnwagen sollten im Neuzustand 740 mm Durchmesser haben, ein Minimum von 660 mm im abefahrenen Zustand, was immer noch über dem Mindestwert der Bundesbahn von 600 mm gelegen hätte. Die EBO schrieb jedoch für Räder zwischen 840 und 600 mm Durchmesser einen Mindestspurkranz von 32 mm vor, das VBK-Schienenetz war jedoch auf ein Spurkranzmaximum von 27 mm ausgelegt. Das führte dazu, dass die Bundesbahn den Betrieb von Stadtbahnwagen auf Doppelherzstücken nicht zuließ.²²³⁵ Auch die Magnetschienenbremse – sowohl deren Aufhängung, als auch deren Vorhandensein an den Fahrzeugen an sich – erregte stets das Misstrauen der Bundesbahn, da befürchtet wurde, die Magnete könnten Fehlfunktionen der PZB der Bundesbahnstrecken auslösen.²²³⁶

Ende 1992 wurde von der DB und dem Bundesforschungsministerium das Ergebnis vorgelegt: „Abnahmevorbereitende Untersuchungen für den Einsatz auf DB-Strecken. Schlußbericht.“²²³⁷ Nachdem das Radreifenprofil erneut geändert worden war, stimmte 1993 das Bundesbahn-Zentralamt nach Rücksprache mit der Bundesbahndirektion Karlsruhe dem Einsatz der Zweisystem-Stadtbahnwagen mit Mischprofil auf DB-Strecken zu,²²³⁸ da „die auf der Gemeinschaftsstrecke Karlsruhe – Bretten eingesetzten Stadtbahnwagen der AVG mit Radprofil Sh = 28 mm keine Bogenkreuzungen bzw. Bogenkreuzungsweichen (befahren).

²²³³ Vgl. Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH; Ludwig, Dieter: Brief an das Bundesbahnzentralamt München. Gemeinschaftsbetrieb Stadtbahn/Bundesbahn mit Zweisystemfahrzeug hier Radreifenprofil. Karlsruhe, 12. Februar 1987. AVG-Registatur. Aktenzeichen 360/8, Stadtbahnwagen/Gemeinschaftsbetrieb AVG/DB.

²²³⁴ Vgl. Klein, Sven: Zweisystem-Stadtbahn. Die Baureihe 450. S. 73. In: Lok-Magazin Heft 11/2001. München 2001. S. 68–78.

²²³⁵ Vgl. Stadtwerke Karlsruhe – Verkehrsbetriebe –: Forcher, Peter: Brief an Prof. Dr.-Ing Frederich, IfS/RWTH Aachen. Karlsruhe, 21. März 1990. VBK-Registatur: Aktenzeichen 405/60.4 Demonstrationsbetrieb Zweisystemfahrzeug Stadtbahn. Fahrzeugtechnik. Heft 2.

²²³⁶ Vgl. Deutsche Bundesbahn/Bundesbahn-Zentralamt: Vermerk: 2-Systemstadtbahnwagen Karlsruhe / Indusi. Karlsruhe, 29. März 1990. VBK-Registatur: Aktenzeichen 405/60.4 Demonstrationsbetrieb Zweisystemfahrzeug Stadtbahn. Fahrzeugtechnik. Heft 2.

²²³⁷ Vgl. BMFT – Bundesministerium für Forschung und Technologie; Deutsche Bundesbahn: 2-System-Stadtbahnwagen Karlsruhe. Abnahmevorbereitende Untersuchungen für den Einsatz auf DB-Strecken. Schlußbericht. Ohne Autoren-, Orts- und Jahresangabe. VBK-Registatur: Aktenzeichen 405/60.4 Demonstrationsbetrieb Zweisystemfahrzeug Stadtbahn. Fahrzeugtechnik.

²²³⁸ Vgl. Bundesbahn-Zentralamt München: Nefzger: Brief an Stadtwerke Karlsruhe Verkehrsbetriebe: Stadtbahnwagen Karlsruhe – GT8-100C/2S – VBK Radprofil (Änderung v. 11.11.92). München, 06. Mai 1993. VBK-Registatur: Aktenzeichen 405/60.4 Demonstrationsbetrieb Zweisystemfahrzeug Stadtbahn. Fahrzeugtechnik.

Prototyp zu bauen,²²⁴² um anschließend ein serien- und praxistaugliches Fahrzeug fertigen zu können.²²⁴³

Da der Einbau der benötigten zusätzlichen elektrischen Komponenten in einen vorhandenen Stadtbahnwagen erfolgen sollte,²²⁴⁴ wurde auch die Waggon-Union als Hersteller der Wagen 501 bis 520 in die ersten Gespräche miteinbezogen.²²⁴⁵ Außerdem war geplant, auch diesen nächsten Schritt als Forschungsvorhaben vom Bundesforschungsministerium mitfinanzieren zu lassen.²²⁴⁶ Mit der formellen Abwicklung (Erstellung von Berichten etc.) sollte erneut die Firma SNV beauftragt werden.²²⁴⁷

Der Wagen 501 wurde zum Testfahrzeug umgebaut und mit den notwendigen Komponenten ausgestattet. Als Teststrecke wurde die Strecke Karlsruhe – Wörth gewählt.²²⁴⁸ Die Probefahrten im Herbst 1986, die erste fand am 5. September 1986 statt, verliefen erfolgreich, weder entgleiste das Fahrzeug noch passierte ein anderer Störfall oder Unfall.²²⁴⁹ Diese ersten Probefahrten erregten bundesweites Aufsehen; es war zum damaligen Zeitpunkt etwas

²²⁴² Vgl. Verkehrsbetriebe Karlsruhe: „Zweissystem-Fahrzeug für den Gemeinschaftsbetrieb Stadtbahn/Deutsche Bundesbahn.“ – Vorhabensbeschreibung –. Karlsruhe 1985. S. 3. VBK-Registratur. Aktenzeichen 405/60.3 Gemeinschaftsbetrieb Stadtbahn / DB – Arbeitsablauf Praxiserprobung Zweissystemfahrzeug. Heft 1.

²²⁴³ Vgl. Verkehrsbetriebe Karlsruhe: Drechsler, Georg: Aktenvermerk. Praxiserprobung Zweissystem-Fahrzeug. Karlsruhe, 09. April 1985. VBK-Registratur. Aktenzeichen 405/60.3 Gemeinschaftsbetrieb Stadtbahn / DB – Arbeitsablauf Praxiserprobung Zweissystemfahrzeug. Heft 1.

²²⁴⁴ Vgl. Verkehrsbetriebe Karlsruhe: „Zweissystem-Fahrzeug für den Gemeinschaftsbetrieb Stadtbahn/Deutsche Bundesbahn.“ – Vorhabensbeschreibung –. Karlsruhe 1985. S. 3. VBK-Registratur. Aktenzeichen 405/60.3 Gemeinschaftsbetrieb Stadtbahn / DB – Arbeitsablauf Praxiserprobung Zweissystemfahrzeug. Heft 1.

²²⁴⁵ Vgl. Verkehrsbetriebe Karlsruhe: Drechsler, Georg: Aktenvermerk. Praxiserprobung Zweissystem-Fahrzeug. Karlsruhe, 09. April 1985. VBK-Registratur. Aktenzeichen 405/60.3 Gemeinschaftsbetrieb Stadtbahn / DB – Arbeitsablauf Praxiserprobung Zweissystemfahrzeug. Heft 1.

²²⁴⁶ Vgl. Stadtwerke Karlsruhe – Verkehrsbetriebe – : Drechsler, Georg: Brief an den Bundesminister für Forschung und Technologie. Forschungsvorhaben „Zweissystem-Fahrzeug“ zur Verknüpfung des Schienenpersonenverkehrs eines Straßenbahnbetriebes und der Deutschen Bundesbahn am Beispiel des Raumes Karlsruhe. Hier: Antrag auf Bezuschussung der Kosten. Karlsruhe, 29. November 1984. VBK-Registratur. Aktenzeichen 405/60.3 Gemeinschaftsbetrieb Stadtbahn / DB – Arbeitsablauf Praxiserprobung Zweissystemfahrzeug. Heft 1.

²²⁴⁷ Vgl. Verkehrsbetriebe Karlsruhe: Drechsler, Georg: Aktenvermerk. Praxiserprobung Zweissystem-Fahrzeug. Karlsruhe, 09. April 1985. VBK-Registratur. Aktenzeichen 405/60.3 Gemeinschaftsbetrieb Stadtbahn / DB – Arbeitsablauf Praxiserprobung Zweissystemfahrzeug. Heft 1.

²²⁴⁸ Vgl. Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (Hrsg.): Bindewald, Klaus: Die Albtal-Verkehrs-Gesellschaft. Weltweit vorbildliches Nahverkehrssystem. Heidelberg – Ubstadt-Weiher – Basel 2007. S. 56.

²²⁴⁹ Vgl. Stadtarchiv Karlsruhe, Verkehrsbetriebe Karlsruhe (Hrsg.); Koch, Manfred (Hrsg.): Mit Beiträgen von: Bindewald, Klaus; Ludwig, Dieter; Stammler, Horst u. a.: Unter Strom. Geschichte des öffentlichen Nahverkehrs in Karlsruhe. Veröffentlichungen des Karlsruher Stadtarchivs, Bd. 20. Karlsruhe 2000. S. 259.

Besonderes, dass eine Straßenbahn auf Bundesbahngleisen fahren konnte, sodass sogar in der ARD Tagesschau ein Filmbericht ausgestrahlt wurde.²²⁵⁰ Allerdings schlug auch in diesem Bericht Ludwigs Optimismus durch: Die Aufnahme des Regelbetriebs wurde von ihm für Ende des Jahrzehnts prognostiziert.²²⁵¹ Aber eines bewiesen die Testfahrten mit dem Wagen 501: Ein Mischbetrieb Stadtbahn / Bundesbahn war möglich.²²⁵²



Abbildung 93: Stadtbahnwagen 501 auf Probefahrt 1986 im Karlsruher Hauptbahnhof²²⁵³

Nach den geglückten Tests betonten Ludwig und Emmerich der Presse gegenüber erneut, dass ein solches Modell nur in Kooperation gelingen könne.²²⁵⁴ Und die Rheinpfalz erklärte ihren

²²⁵⁰ Vgl. Tagesschau vom 15. September 1986. In: SWR – Sendereihe Eisenbahnromantik: Unschlagbar – der Nahverkehrshit von Karlsruhe. Ein Film von Hagen v. Ortloff und Harald Kirchner. Redaktion: Hagen v. Ortloff. Leitung der Sendung: Peter Latzel. Baden-Baden / SWR 2002. Minute 15 ff.

²²⁵¹ Vgl. Stadtarchiv Karlsruhe, Verkehrsbetriebe Karlsruhe (Hrsg.); Koch, Manfred (Hrsg.): Mit Beiträgen von: Bindewald, Klaus; Ludwig, Dieter; Stammler, Horst u. a.: Unter Strom. Geschichte des öffentlichen Nahverkehrs in Karlsruhe. Veröffentlichungen des Karlsruher Stadtarchivs, Bd. 20. Karlsruhe 2000. S. 259.

²²⁵² Vgl. Verkehrsbetriebe Karlsruhe: Gemeinschaftsbetrieb Stadtbahn / Deutsche Bundesbahn am Beispiel des Raumes Karlsruhe. – Praxiserprobung Zweisystemfahrzeug – und -Systemwechselstelle –. Meilensteinbericht „Fahrzeugvariante Gleichstrom/Wechselstrom“. Karlsruhe o. J. S. 35. VBK-Registatur im Betriebshof West.

²²⁵³ Archiv AVG.

²²⁵⁴ Vgl. Die Rheinpfalz vom 08. September 1986: „Ein Zweisystemfahrzeug ist des Rätsels Lösung. Straßenbahnverkehr im Nahverkehr Baden-Südpfalz technisch möglich – Jungfernfahrt am Samstag von Karlsruhe nach Wörth.“ Ludwigshafen 1986. In: Verkehrsbetriebe Karlsruhe: Gemeinschaftsbetrieb Stadtbahn/Deutsche Bundesbahn am Beispiel des Raumes Karlsruhe“. – Praxiserprobung Zweisystemfahrzeug – und – Systemwechselstelle. Meilensteinbericht „Fahrzeugvariante Gleichstrom/Wechselstrom. Anlage 1.5. VBK-Registatur: Akte Technischer Schlußbericht. Gemeinschaftsbetrieb Stadtbahn/Deutsche Bundesbahn am Beispiel des Raumes Karlsruhe“. (TV 8527 5, TV 8617 4, TV 8811 3, TV 9046 A/B). Karlsruhe 1994.

Lesern auch gleich, wie eine Straßenbahn auf die Bundesbahnstrecke hatte geraten können: „Ein Zweisystemfahrzeug ist des Rätsels Lösung.“²²⁵⁵

Daraufhin wurde begonnen, ein Lastenheft für die Herstellung eines serientauglichen Fahrzeugs zu konzipieren.²²⁵⁶ 1988 wurde das Lastenheft für die Stadtbahnwagen mit Trafolösung fertiggestellt und verkündet, dass mit der Auslieferung und Zulassung der ersten Fahrzeuge zum Jahresende 1990 zu rechnen sei.²²⁵⁷

Ein kleineres zu lösendes Problem waren die Frontscheinwerfer. Die anfänglich nur auf die Bedürfnisse des Straßenbahnverkehrs abgestimmten Leuchten waren nach Ansicht des Landesbevollmächtigten für Bahnaufsicht in Karlsruhe zu hell, er befürchtete, dass durch die Lichtstärke im Gleisfeld arbeitende DB-Mitarbeiter geblendet würden und dadurch nicht ausreichend sehen könnten. Er forderte daher, im Lastenheft schwächer leuchtende Scheinwerfer festzulegen.²²⁵⁸

Wie ursprünglich geplant sollte der Zweisystem-Stadtbahnwagen auf dem Kölner B-Wagen basieren.²²⁵⁹ Man entschied jedoch aus Kapazitätsgründen, sich an den ab 1986 ausgelieferten Panoramawagen zu orientieren und ein achtsichtiges Zweisystem-Fahrzeug zu bauen,²²⁶⁰ um die notwendigen Aggregate im Fahrzeug unterbringen zu können.²²⁶¹

²²⁵⁵ Vgl. ebd.

²²⁵⁶ Vgl. Verkehrsbetriebe Karlsruhe: Forcher, Peter: Gesprächsnotiz. Besprechung bei der BZA der DB in München. Karlsruhe, 29. Januar 1987. AVG-Registatur. Aktenzeichen 360/8. Stadtbahnwagen/Gemeinschaftsbetrieb AVG/DB.

²²⁵⁷ Vgl. Verkehrsbetriebe Karlsruhe: Forcher, Peter: Meilensteinbericht (B5). Demonstrationsbetrieb mit Zweisystem-Stadtbahnwagen. Abschlußlastenheft/Einbauplanung. Karlsruhe, 31. Dezember 1988. VBK-Registatur: Aktenzeichen 405/60.4 Demonstrationsbetrieb Zweisystemfahrzeug Stadtbahn. Fahrzeugtechnik. Heft 1.

²²⁵⁸ Vgl. Der Landesbevollmächtigte für Bahnaufsicht bei der Bundesbahndirektion Karlsruhe. Geschäftsstelle: Löffler: Brief an Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH: Spitzenbeleuchtungsstärke des Stadtbahnwagens GT6-80 C. Karlsruhe, 14. April 1987. VBK-Registatur: Aktenzeichen 405/60.4 Demonstrationsbetrieb Zweisystemfahrzeug Stadtbahn. Fahrzeugtechnik. Heft 1.

²²⁵⁹ Vgl. Verband Deutscher Verkehrsunternehmen; Verkehrsbetriebe Karlsruhe/Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH: Betrieb von Stadtbahnfahrzeugen im Streckennetz der Deutschen Bundesbahn und der Deutschen Reichsbahn. Köln 1992. S. 8. VBK-Registatur im Betriebshof West. Ordner GT8-100C/2S. Rahmensteifigkeit.

Und: Vgl. Ludwig, Dieter; Forcher, Peter: Neue Stadtbahnwagen für die Region Karlsruhe. Fahrzeuge der „Kölner Bauart“ im Baukastensystem weiterentwickelt. S. 57. In: Der Nahverkehr Heft 5/89. Düsseldorf 1989. S. 57–60.

²²⁶⁰ Vgl. Verkehrsbetriebe Karlsruhe: Gemeinschaftsbetrieb Stadtbahn / Deutsche Bundesbahn am Beispiel des Raumes Karlsruhe. – Praxiserprobung Zweisystemfahrzeug – und -Systemwechselstelle –. Meilensteinbericht „Fahrzeugvariante Gleichstrom/Wechselstrom“. Karlsruhe o. J. S. 35. VBK-Registatur im Betriebshof West.

²²⁶¹ Interview mit Peter Forcher am 28. Dezember 2010 und 07. Januar 2011.

1990 konnte im Rahmen eines Zwischenberichts berichtet werden, dass der Rohbau des ersten Fahrzeugs im Mai 1990 fertiggestellt wurde, der des zweiten im Juni. Die Einbauplanung für die Fahrzeuge sei abgeschlossen, und die beiden Fahrzeuge befänden sich nunmehr in der Montage (Wagenbau und Elektrik).²²⁶² Ein halbes Jahr später musste jedoch gemeldet werden, dass sich die Auslieferung der ersten beiden Fahrzeuge verzögern würde und dass sie voraussichtlich mit zwei Monaten Verspätung im Januar oder Februar 1991 an die VBK ausgeliefert würden.²²⁶³ 1991 war es so weit: die ersten Zweisystem-Stadtbahnwagen wurden ausgeliefert.²²⁶⁴

Wie auch die Einsystem-Stadtbahnwagen von VBK und AVG, die seit 1986 ausgeliefert worden waren, wurden sie von einem Herstellerkonsortium (Siemens-DUEWAG und ABB Henschel) gebaut und waren eine konsequente Weiterentwicklung der achtachsigen Einsystem-Stadtbahnwagen, die auf die Bedürfnisse des neuen Systems abgestimmt waren.

²²⁶² Vgl. SNV Studiengesellschaft Nahverkehr mbH: Zwischenbericht 1990. Forschungsvorhaben TV 8811 3. „Gemeinschaftsbetrieb Stadtbahn/Deutsche Bundesbahn am Beispiel des Raumes Karlsruhe“. – Demonstrationsbetrieb mit Zweisystem-Stadtbahnwagen –. Situationsbericht (B1). Stand vom 30.06.1990. Hamburg 1990. VBK-Registatur: Aktenzeichen 405/60.4. Demonstrationsbetrieb Zweisystemfahrzeug Stadtbahn. Fahrzeugtechnik. Heft 2.

²²⁶³ Vgl. SNV Studiengesellschaft Nahverkehr mbH; Jahresbericht 1990. Forschungsvorhaben TV 8811 3. „Gemeinschaftsbetrieb Stadtbahn/Deutsche Bundesbahn am Beispiel des Raumes Karlsruhe“. – Demonstrationsbetrieb mit Zweisystem-Stadtbahnwagen –. Situationsbericht (B1). Stand vom 31.12.1990. Hamburg 1991. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/60.4. Demonstrationsbetrieb Zweisystemfahrzeug Stadtbahn. Fahrzeugtechnik. Heft 2.

²²⁶⁴ Vgl. ebd.



Abbildung 94: Wagen Nr. 825 im Einsatz auf der Linie S5 zwischen Durlach und Grötzingen²²⁶⁵

Die Zweisystem-Stadtbahnwagen sind Achtachser mit einer Bodenhöhe von 1 m über der Schienenoberkante und einer Länge von 36,75 m. Sie basieren auf dem ursprünglichen Prinzip der Kölner B-Wagen. Die drei Wagenteile sind durch Gelenke miteinander verbunden, unter denen Jakobs-Drehgestelle angebracht sind. Gegenüber den reinen Gleichstrom-Fahrzeugen wurde die Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h auf 90 km/h erhöht.²²⁶⁶

Im Gegensatz zu dem kurzzeitig zum Versuchsfahrzeug umgebauten Stadtbahnwagen 501, in dem 1986 der gesamte Fahrzeuginnenraum mit Elektrik und Elektronik belegt war, konnte bei den in Serie gefertigten Fahrzeugen die gesamte technische Ausrüstung unter dem Boden des Fahrgastraums und auf dem Dach untergebracht werden. Anders als bei den Einsystem-Wagen handelt es sich bei den Zweisystem-Stadtbahnwagen um Zweirichtungsfahrzeuge, da an den DB Strecken im Allgemeinen keine Wendeschleifen vorhanden sind. Infolgedessen verfügen die Fahrzeuge über einen Führerstand an jedem Ende und jeweils vier Türen auf

²²⁶⁵ Archiv AVG.

²²⁶⁶ Auf den DB Strecken, auf denen im Mischbetrieb mit Vollbahnfahrzeugen gefahren wird, dürfen die Wagen jedoch maximal 90 km/h schnell fahren.

beiden Seiten.²²⁶⁷ Die beiden Führerstände sind mit der Funktechnik beider Systeme, d. h. mit dem VBK/AVG-Funk wie auch dem Zugfunk der DB ausgestattet.

Wie schon die EP-Straßenbahnen und auch die Einsystem-Stadtbahnwagen sind die Zweisystem-Stadtbahnwagen zugverbandsfähig. Im Regelbetrieb mit Passagieren beträgt dabei die maximale Zuglänge im Eisenbahnbereich drei, im Straßenbahnbereich gemäß der BOStrab zwei Triebwagen, bei Rangier- und Überführungsfahrten können bis zu fünf Fahrzeuge zu einem Zug zusammengekoppelt werden.²²⁶⁸ Um dies zu ermöglichen, sind die Fahrzeuge mit Mittelkupplungen vom Typ Scharfenberg ausgestattet, über die Fahrzeuge nicht nur mechanisch verbunden, sondern auch die elektronischen Steuerungsbefehle übertragen werden.²²⁶⁹

Auf dem Dach der Zweisystem-Fahrzeuge befindet sich ein Schalter, der beim (Wieder-) Anlegen einer Spannung in einer Systemwechselstelle den richtigen Stromweg einschaltet.²²⁷⁰

²²⁶⁷ Insofern ähnelt das Fahrzeug dem ursprünglichen Kölner B-Wagen sogar mehr als die Gleichstromfahrzeuge der Karlsruher Verkehrsunternehmen. Denn der sogenannte Kölner B-Wagen ist ebenfalls ein Zweirichtungsfahrzeug, wenn auch nur ein sechsachsiges.

Vgl. <http://svenjachnig.bahnpicture.de/HTML/B-Wagen.htm>. Zugriff 03. Dezember 2010.

²²⁶⁸ Vgl. Verkehrsbetriebe Karlsruhe: Gemeinschaftsbetrieb Stadtbahn / Deutsche Bundesbahn am Beispiel des Raumes Karlsruhe. – Praxiserprobung Zweisystemfahrzeug – und -Systemwechselstelle –. Meilensteinbericht „Fahrzeugvariante Gleichstrom/Wechselstrom“. Karlsruhe o. J. S. 35. VBK-Registrierung im Betriebshof West.

²²⁶⁹ Vgl. Klein, Sven: Zweisystem-Stadtbahn. Die Baureihe 450. S. 71. In: Lok-Magazin Heft 11/2001. München 2001. S. 68–78.

²²⁷⁰ Vgl. Ludwig, Dieter; Forcher, Peter: Stadtbahnwagen Karlsruhe für Gleichspannung 750 V und Wechselspannung 15 kV. S. 140. In: Elektrische Bahnen 90 (1992) 4. München, Wien 1992. S. 137–142.

Und: Vgl. SWR – Sendereihe Eisenbahnromantik: 100 Jahre Albtalbahn. Ein Film von Harald Kirchner. Redaktion: Hagen v. Ortloff. Leitung der Sendung: Peter Latzel. Baden-Baden / SWR 1998. Minute 19 f.

In dieser Folge der Sendung „Eisenbahnromantik“ erklärt Dieter Ludwig persönlich, im dunklen Anzug auf dem Dach eines Zweisystem-Stadtbahnwagens, die Funktion des automatischen Schalters.



Abbildung 95: Umschalter auf dem Wagendach eines Zweisystem-Stadtbahnwagens²²⁷¹

Dieser Schalter schaltet an den Systemwechselstellen automatisch zwischen 15 kV 16,7 Hz Wechselstrom und 750 V Gleichstrom um.²²⁷²



Abbildung 96: Anzeige im Führerstand bei 0 V²²⁷³

²²⁷¹ Archiv AVG.

²²⁷² Vgl. SWR – Sendereihe Eisenbahnromantik: 100 Jahre Albtalbahn. Ein Film von Harald Kirchner. Redaktion: Hagen v. Ortloff. Leitung der Sendung: Peter Latzel. Baden-Baden / SWR 1998. Minute 19 f.

²²⁷³ Foto: Nowak-Hertweck, Georg. Archiv AVG.



Abbildung 97: Anzeige im Führerstand bei 15 kV²²⁷⁴

Bei Wiederanliegen von Spannung wird von der Elektronik festgestellt, ob Gleich- oder Wechselspannung anliegt und in welchem System sich das Fahrzeug gerade befindet.²²⁷⁵ Bei den Systemwechselstellen handelt es sich um einen stromlosen Bereich von etwa 170 m Länge, in dem das Fahrzeug stromlos rollt.²²⁷⁶

²²⁷⁴ Foto: Nowak-Hertweck, Georg. Archiv AVG.

²²⁷⁵ In diesem Punkt unterscheidet sich das Fahrzeug sogar von dem sehr viel neueren ICE 3, bei dem der Fahrer während des Systemwechsels zwischen deutschem und französischem Netz das Fahrzeug manuell aus- und wieder einschalten muss.

²²⁷⁶ Vgl. Ludwig, Dieter; Emmerich, Horst; in der Beek, Martin: Erfahrungen mit der ersten Stadtbahn auf Bundesbahngleisen. Ein Jahr Gemeinschaftsbetrieb Karlsruhe – Bretten. S. 44. In: der Nahverkehr. Heft 1–2/94. S. 42–50. Düsseldorf 1994.



Abbildung 98: Systemwechselstelle²²⁷⁷

Die Länge des stromlosen Abschnitts ergibt sich aus der Tatsache, dass ein Drei-Wagen-Zug von etwa 110 m Länge für einen kurzen Zeitraum vollkommen stromlos rollen muss, um einen Schaden in der Elektrik und der Elektronik zu vermeiden.

Auch diese Technik wurde vor der Betriebsaufnahme des Stadtbahnbetriebs erprobt, weswegen zwischen dem DB-Netz und dem Betriebshof West der VBK eine erste „Probesystemwechselstelle“ eingebaut wurde, anhand der die notwendige Länge und andere Parameter ermittelt wurden.²²⁷⁸

Fährt das Fahrzeug unter 750 V Gleichspannung, wird der Strom wie bei den herkömmlichen Straßen- und Stadtbahnwagen direkt in die Motoren geleitet. Fährt das Fahrzeug unter 15 kV 16,7 Hz wird der Strom durch einen Gleichrichter und einen Transformator in 750 V Gleichstrom umgewandelt und dann in die Motoren geleitet. Die übrigen Verbraucher werden

²²⁷⁷ Archiv AVG.

²²⁷⁸ Vgl. Verkehrsbetriebe Karlsruhe: Gemeinschaftsbetrieb Stadtbahn / Deutsche Bundesbahn am Beispiel des Raumes Karlsruhe. – Praxiserprobung Zweisystemfahrzeuge –. Bau einer Übergangsstrecke Gleichstrom/Wechselstrom. Antrag auf Gewährung einer Bundeszuwendung. Karlsruhe 1985. Vorhabensbeschreibung S. 7-4 ff. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/60.3. Gemeinschaftsbetrieb Stadtbahn/DB. – Systemwechselstelle –.

ebenfalls entweder mit 750 V Gleichstrom oder mit 24 V Gleichstrom aus den Batterien des Bordnetzes betrieben. Die Beleuchtung des Fahrgastraums wird mit 230 V 50 Hz Wechselstrom betrieben, der über einen Umrichter aus den 750 V Gleichstrom erzeugt wird.

Auch sind die Fahrzeuge mit beiden Sicherungssystemen, sowohl der induktiven Meldeübertragung (IMU) von VBK und AVG als auch mit dem PZB-System der Bundesbahn ausgestattet. Dabei dient die IMU nur auf den Eisenbahnstrecken der AVG ausschließlich zur Sicherung, innerhalb des Straßenbahnnetzes der VBK werden mit ihr auch die Weichen gestellt und Fahrtberechtigungen an den Lichtsignalanlagen angefordert.

Wie in der LNT-Richtlinie vorgeschrieben, beträgt die Druckfestigkeit in Längsrichtung bei den Fahrzeugen 600 kN anstelle der 1.500 kN, die bei Vollbahnfahrzeugen mindestens erforderlich sind, weswegen das Kuppeln mit DB-Fahrzeugen und die Einstellung der Wagen in DB-Regelzüge nicht gestattet ist.²²⁷⁹ Gegenüber den vorhandenen Einsystem-Stadtbahnwagen musste die Reaktionszeit der SiFa²²⁸⁰ von 16 auf zwölf Sekunden (sechs Sekunden bis zur akustischen Warnung und weitere sechs Sekunden bis zur Zwangsbremmung) verkürzt werden.²²⁸¹

²²⁷⁹ Deutsche Bundesbahn; Bundesministerium für Forschung und Technologie: 2-System-Stadtbahnwagen Karlsruhe. Abnahmevorbereitende Untersuchungen für den Einsatz auf DB-Strecken. Schlußbericht. TV 8527-5. München 1992. S. 5. In : Technischer Schlußbericht TV 8811 3. Gemeinschaftsbetrieb Stadtbahn / Deutsche Bundesbahn am Beispiel des Raumes Karlsruhe. Demonstrationsbetrieb mit Zweisystem-Stadtbahnwagen.

²²⁸⁰ SiFa: Abkürzung für Sicherheitsfahrerschaltung

²²⁸¹ Deutsche Bundesbahn; Bundesministerium für Forschung und Technologie: 2-System-Stadtbahnwagen Karlsruhe. Abnahmevorbereitende Untersuchungen für den Einsatz auf DB-Strecken. Schlußbericht. TV 8527-5. München 1992. S. 15. In : Technischer Schlußbericht TV 8811 3. Gemeinschaftsbetrieb Stadtbahn / Deutsche Bundesbahn am Beispiel des Raumes Karlsruhe. Demonstrationsbetrieb mit Zweisystem-Stadtbahnwagen.

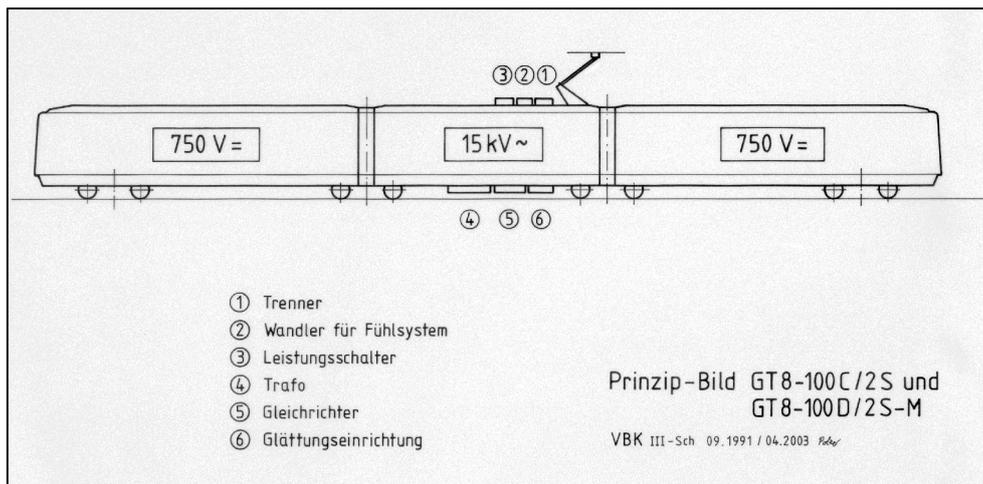


Abbildung 99: Bild schematische Darstellung des Zweisystem-Fahrzeugs²²⁸²

Wie man aus der oben stehenden Abbildung der schematischen Darstellung des Zweisystem-Fahrzeugs ersehen kann, ist die elektrische Ausrüstung für den Betrieb unter 15 kV im Mittelteil (dem sogenannten C-Teil) untergebracht, die für den Betrieb unter 750 V Gleichstrom notwendigen Gerätschaften im A- und B-Teil.²²⁸³

Ein Nachteil dieser Fahrzeuge besteht aufgrund ihrer Konstruktion darin, dass die Fahrzeuge nur im Gleichstromnetz Strom in die Fahrleitung zurückspeisen können, unter 15 kV 16,7 Hz ist das technisch nicht möglich.

Auch die DB erwarb 1994 vier dieser Fahrzeuge, die mit der Baureihen-Bezeichnung 450 in den DB-Fuhrpark eingereiht wurden.²²⁸⁴

²²⁸² Archiv VBK.

²²⁸³ Die Bezeichnung der Wagenteile hat folgende Reihenfolge: Mit „A“ wird das der erste Wagenteil bezeichnet, mit dem „B“ der letzte. Somit hat also ein sechssachsiges Einrichtungsfahrzeug zwei Wagenteile, vorn den A- und hinten den B-Teil. Als die sechssachsigen Fahrzeuge zu achtsachsigen ausgebaut wurden, wurde in die Mitte ein neuer, dritter Wagenteil eingebaut und mit „C“ bezeichnet.

²²⁸⁴ Vgl. Klein, Sven: Zweisystem-Stadtbahn. Die Baureihe 450. S. 77. In: Lok-Magazin Heft 11/2001. München 2001. S. 68 – 78.



Abbildung 100: Wagen Nr. 816, BR 450 der DB Regio AG am Durlacher Tor²²⁸⁵

5.2.3.5 Die Zweisystem-Stadtbahnwagen der zweiten Generation – Die Mittelflurwagen

Die Drehstromtechnik, die bei Straßenbahn die Herstellung von Niederflurfahrzeugen möglich machte, ermöglichte es, auch bei den Zweisystem-Stadtbahnwagen den Fahrzeugboden abzusenken. Ab 1997 wurde deswegen eine zweite Generation der Zweisystem-Stadtbahnwagen ausgeliefert, die die Bezeichnung GT8-100D/2S-M trägt. Bei diesen Fahrzeugen handelte es sich jedoch nicht um eine vollkommen neue Entwicklung, sondern es wurde lediglich der bestehende Typ weiterentwickelt.²²⁸⁶

Die Karosserie wurde überarbeitet, die Fahrzeuge wirken etwas rundlicher als ihre Vorgänger.²²⁸⁷ Wie auch beim Entwicklungsschritt vom Einsystem-Stadtbahnwagen zum Niederflurstraßenbahnwagen werden die Zweisystem-Fahrzeuge der zweiten Generation statt von zwei Gleichstrom- von vier Drehstrommotoren zu je 127 kW angetrieben, d. h. je einem pro Achse in den beiden Triebdrehgestellen. Auch bei diesem Fahrzeugtyp ist das erste und das vierte Drehgestell ein Triebdrehgestell, bei den beiden mittleren handelt es sich um

²²⁸⁵ Archiv AVG.

²²⁸⁶ Vgl. Ludwig, Dieter; Forcher, Peter; Vogel, Guido; Amend, Hans: Das neue Fahrzeug-Konzept der Karlsruher Stadtbahn. Weiterentwicklung des 2,65 m breiten Sechssachsers. S. 36. In: Der Nahverkehr. Heft 12/95. Düsseldorf 1995. S. 30–37.

²²⁸⁷ Vgl. <http://www.avg.info/oepnv/schienenfahrzeuge/gt8-100d2s-m.html>. Zugriff 10. Juli 2011.

Laufdrehgestelle. Durch diese Anordnung der Antriebe lautet die Achsfolge demzufolge Bo'2'2'Bo'.²²⁸⁸



Abbildung 101: Ein Zweissystem-Stadtbahnwagen der 2. Generation passiert einen TGV²²⁸⁹

Da die Drehstrommotoren kleiner sind als die Gleichstrommotoren, konnte die Bodenhöhe über den Drehgestellen auf etwa 880 mm gesenkt werden.²²⁹⁰ Weil mehr Aggregate auf dem Dach untergebracht werden konnten, ließ sich die Einstiegshöhe auf 550 mm absenken, was an entsprechend ausgestatteten Stationen ein niveaugleiches, also barrierefreies Eintreten in die Fahrzeuge ermöglicht.²²⁹¹ Die Drehstromtechnik erlaubte es ebenfalls, den Abstand der Achsen in den Drehgestellen von 2,10 m der ersten Generation auf 1,90 m zu verringern, wodurch der Verschleiß in den bauartbedingt engeren Kurven im innerstädtischen Straßenbahnnetz reduziert wird.²²⁹²

Die Ausmaße blieben mit denen der Vorgängergeneration identisch: Die Fahrzeuge sind rund 37 m lang und 2,65 m breit. Die Höchstgeschwindigkeit konnte um 10 km/h auf 100 km/h

²²⁸⁸ Vgl. ebd.

²²⁸⁹ Foto: Nowak-Hertweck. Archiv AVG.

²²⁹⁰ Vgl. Ludwig, Dieter; Forcher, Peter; Vogel, Guido; Amend, Hans: Das neue Fahrzeug-Konzept der Karlsruher Stadtbahn. Weiterentwicklung des 2,65 m breiten Sechssachsers. S. 36. In: Der Nahverkehr. Heft 12/95. Düsseldorf 1995. S. 30–37.

²²⁹¹ Vgl. <http://www.avg.info/oepnv/schienenfahrzeuge/gt8-100d2s-m.html>. Zugriff 10. Juli 2011.

²²⁹² Vgl. Ludwig, Dieter; Forcher, Peter; Vogel, Guido; Amend, Hans: Das neue Fahrzeug-Konzept der Karlsruher Stadtbahn. Weiterentwicklung des 2,65 m breiten Sechssachsers. S. 36. In: Der Nahverkehr. Heft 12/95. Düsseldorf 1995. S. 30–37.

erhöht werden. Die Fahrzeuge sind außerdem als steilstreckentauglich zugelassen, was für den Betrieb der Stadtbahn im Murgtal zwischen Baiersbronn und Freudenstadt Hauptbahnhof Voraussetzung ist.²²⁹³ Die ersten beiden Fertigungsserien dieses Typs wurden mit einem normalen Mittelteil ausgestattet,²²⁹⁴ ab der dritten Serie (Fahrzeug 878) wurden die Bahnen als Panoramawagen mit im Mittelteil in den Dachbereich gezogenen Fenstern ausgeliefert.²²⁹⁵

Für den Betrieb ist von Vorteil, dass nicht nur jeweils die Fahrzeuge der ersten und der zweiten Generation untereinander, sondern alle Zweisystem-Fahrzeuge beliebig miteinander gekuppelt werden können. Wie schon bei den Zweisystem-Hochflurwagen beträgt dabei die maximale Zuglänge im Regelbetrieb mit Passagieren im Eisenbahnbereich drei, im Straßenbahnbereich zwei Triebwagen. Bei Rangier-, Sonder- und Überführungsfahrten können bis zu fünf Fahrzeuge gekuppelt werden.

Ansonsten wurde die bewährte Technik der ersten Generation der Zweisystem-Stadtbahnwagen weitgehend beibehalten. Auch hier gilt jedoch, dass kein Strom ins 15 kV/16,7 Hz-Netz zurückgespeist werden kann, denn auch die Elektrik der Mittelflurwagen entspricht in weiten Teilen der der ersten Generation. Die Wagen wandeln den 15 kV 16,7 Hz Wechselstrom in 750 V Gleichstrom um. Erst danach wird dieser in Drehstrom zum Antrieb der Motoren umgewandelt.

Was die Auslieferungszahlen betrifft, ist diese zweite Generation erheblich erfolgreicher als die erste. Wurden vom ersten Typ 36 Fahrzeuge gebaut, so kamen die Mittelflurfahrzeuge auf 86 Exemplare. Hersteller war erneut ein Konsortium bestehend aus den Firmen Siemens (bzw. DUEWAG) und ADtranz (bzw. Bombardier).²²⁹⁶ Nach acht Jahren Bauzeit wurden 2005 die letzten Fahrzeuge dieses Typs, die dann sogar mit einer Toilette ausgestattet waren,²²⁹⁷ an die AVG ausgeliefert.

²²⁹³ Vgl. <http://www.avg.info/oepnv/schienenfahrzeuge/gt8-100d2s-m.html>. Zugriff 10. Juli 2011.

²²⁹⁴ Vgl. ebd.

²²⁹⁵ Vgl. http://www.avg.info/oepnv/schienenfahrzeuge/gt8-100d2s-m_panorama.html. Zugriff 10. Juli 2011.

²²⁹⁶ Vgl. Siemens (Hrsg.): Technische Information: Siemens Schnellverkehr-Stadtbahnwagen GT8-100D/2S-M. Und ADtranz (Hrsg.): Stadtbahnwagen Karlsruhe. Zweisystem-Mittelflur Stadtbahnwagen GT8-100D/2S-M. Archiv Allgeier, Aktenzeichen K-5

Im Rahmen einer Umstrukturierung gab Siemens den Markennamen DUEWAG auf, die Firma Adtranz wurde von Bombardier übernommen.

²²⁹⁷ Vgl. http://www.avg.info/oepnv/schienenfahrzeuge/gt8-100d2s-m_panorama.html. Zugriff 10. Juli 2011.

Vier Fahrzeuge, die Wagen mit den Nummern 845 bis 848, wurden mit einem besonderen Mittelteil ausgeliefert, in dem ein Bistro untergebracht ist.²²⁹⁸ Diese Bistros werden jedoch nicht mehr genutzt: Einen geeigneten Betreiber für die Bistros in den Fahrzeugen zu finden, scheiterte mehrfach nach nur kurzer Dauer. Dagegen machten sich im täglichen Betrieb die durch das Bistro verursachten Kapazitätsverringernungen, die fehlenden Sitz- und Stehplätze negativ bemerkbar und reduzierten die Einsatzmöglichkeiten der Fahrzeuge beträchtlich.²²⁹⁹

5.2.4 Die Stadtbahnlinie B von Karlsruhe nach Bretten – die erste Zweisystemlinie

5.2.4.1 Die Planung und die politische Arbeit

5.2.4.1.1 Die Präsentation der Durchführbarkeitsstudie

Die 1983 in Auftrag gegebene Durchführbarkeitsstudie zum Gemeinschaftsbetrieb Stadtbahn – Bundesbahn wurde Ende 1984 fertiggestellt und in der Folgezeit präsentiert (siehe auch Kapitel 4.19).²³⁰⁰

Zunächst war als Demonstrationsbetrieb geplant, eine Linie Bretten – Karlsruhe – Wörth-Dorschberg eventuell bis Landau oder Germersheim zu verlängern sowie eine mögliche Stichstrecke nach Pfinztal-Berghausen einzurichten.²³⁰¹

Später hatte sich die AVG für die Strecke nach Bretten als Pilotstrecke deswegen entschieden, da die Belastung der Kraichgaubahn durch Güter- und Fernverkehr verglichen mit anderen infrage kommenden Strecken wie zum Beispiel Karlsruhe – Pforzheim oder der Rheintalstrecken, gering war und daher keine betrieblichen Risiken mit überregionaler Auswirkung zu erwarten waren.²³⁰²

²²⁹⁸ Vgl. Ludwig, Dieter; Forcher, Peter; Schlitter, Kai: Das Zweisystemfahrzeug Karlsruhe. Dritte Serie mit Bistro-Sonderausstattung. In: Der Nahverkehr. Heft 4/98. Düsseldorf 1998. S. 40–44.

²²⁹⁹ Interview Carsten Strähle am 24. Juni 2012.

Zwischenzeitlich existieren nur noch drei der sogenannten RegioBistros, aus einem Fahrzeug wurde das Bistro nach einem Unfall ausgebaut.

²³⁰⁰ Vgl. Stadt Karlsruhe, Stadtplanungsamt: Aspekte der Stadtplanung. Bisherige Untersuchungen zum öffentlichen Personennahverkehr in Karlsruhe. Nr. 21. Karlsruhe 1999. S. 3.

²³⁰¹ Vgl. Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (AVG); SNV Studiengesellschaft Nahverkehr (Hrsg.): Drechsler, Georg; Rieke, Horst u. a.: Durchführbarkeitsuntersuchung zur Verknüpfung des Schienenpersonenverkehrs eines Straßenbahnbetriebs und der Deutschen Bundesbahn am Beispiel des Raumes Karlsruhe. Karlsruhe 1984. Zusammenfassung S. 3 und 12. Gefördert vom Bundesministerium für Forschung und Technologie (BMFT). Förderungskennzeichen TV 8306 3.

²³⁰² Vgl. Ludwig, Dieter; Emmerich, Horst; in der Beek, Martin: Erfahrungen mit der ersten Stadtbahn auf Bundesbahngleisen. Ein Jahr Gemeinschaftsbetrieb Karlsruhe – Bretten. S. 44. In: Der Nahverkehr. Heft 1-2/94. S. 42–50. Düsseldorf 1994.

Die ursprünglichen Planungen hatten vorgesehen, soweit möglich die vorhandene Infrastruktur der Deutschen Bundesbahn zu nutzen.²³⁰³ Dabei war vorgesehen, die Stadtbahn nicht als ausschließliches Verkehrsmittel einzusetzen, sondern in einem echten Mischbetrieb DB/AVG auf allen Linien lediglich den Takt der DB-Züge zu verdichten, die Fläche besser zu erschließen und die Effizienz des ÖPNV durch zeitsparende Direktverbindungen zu verbessern.²³⁰⁴

Für den Anschluss der VBK- an die DB-Infrastruktur waren in der Durchführbarkeitsstudie zwei Möglichkeiten gefunden worden, zum einen über ein neu zu bauendes Verknüpfungsbauwerk am Bahnhof Durlach, zum anderen eine Einfädelung über das alte Eisenbahngleis in der Pforzheimer Straße, dessen vorderer Teil jahrelang während des Durlacher Fastnachtsumzugs zum Wenden der Straßenbahnen genutzt wurde.²³⁰⁵

Für die Lösung über die Pforzheimer Straße sprach der niedrigere Preis von geschätzten 3 Mio. DM, verglichen mit 9 Mio. DM für die Lösung über den Bahnhof Durlach. Für letztere sprach nach Ansicht der Gutachter die größere Flexibilität,²³⁰⁶ sodass in der Studie vorgeschlagen wurde,²³⁰⁷ die Bundesbahnstrecke mittels einer neu zu bauenden Rampe am Bahnhof Durlach mit dem innerstädtischen Karlsruher Straßenbahnnetz zu verbinden.²³⁰⁸

Einen Monat nach der Veröffentlichung der Durchführbarkeitsstudie, am 15. Januar 1985, lud Landrat Ditteney in Absprache mit Ludwig die Bürgermeister und Oberbürgermeister der entlang der Bahnstrecke Karlsruhe – Eppingen gelegenen Städte und Gemeinden sowie den

²³⁰³ Vgl. Verkehrsbetriebe Karlsruhe; Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (Hrsg.): Stammler, Horst: report '88. Karlsruhe 1989. S. 7.

²³⁰⁴ Vgl. Studiengesellschaft Nahverkehr: Rieke: Aktennotiz über die Projektberatung am 19.10.1983 bei den Stadtwerken Karlsruhe zur Durchführbarkeitsstudie: Verknüpfung Stadtbahn/DB. Hamburg 1983. S. 1. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/60.2. Durchführbarkeitsuntersuchung Verknüpfung Stadtbahn/DB. – Ergebnisse –. Heft 1.

²³⁰⁵ Vgl. Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (AVG); SNV Studiengesellschaft Nahverkehr (Hrsg.): Drechsler, Georg; Rieke, Horst u. a.: Durchführbarkeitsuntersuchung zur Verknüpfung des Schienenpersonenverkehrs eines Straßenbahnbetriebs und der Deutschen Bundesbahn am Beispiel des Raumes Karlsruhe. Karlsruhe 1984. Gefördert vom Bundesministerium für Forschung und Technologie (BMFT). Förderungskennzeichen TV 8306 3. Drechsler, Georg: Zusammenfassung. S. 11.

²³⁰⁶ Vgl. ebd. S. 11.

²³⁰⁷ Vgl. ebd. S. 11.

²³⁰⁸ Vgl. Verkehrsbetriebe Karlsruhe; Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (Hrsg.): Stammler, Horst: report '88. Karlsruhe 1989. S. 7.

Bürgermeister von Gondelsheim zu einer ersten Vorstellung des Projekts Stadtbahn am 4. Februar 1985 ins Rathaus nach Bretten ein.²³⁰⁹

Am 28. Januar 1985 erfolgte die Übergabe der Durchführbarkeitsstudie an Wilhelm Pällmann, Vorstandsmitglied der Deutschen Bundesbahn. Denn einer Tatsache war Ludwig sich bei allem gelegentlichen Ärger über die DB bewusst: Die Umsetzung des Projekts war ohne das Einverständnis der Deutschen Bundesbahn nicht möglich.²³¹⁰ Das wurde später zu einer Maxime des Handelns bei der VBK und AVG: Das Karlsruher Modell wuchs in Kooperation mit der DB, die von Ludwig stets als Partner, nicht als Konkurrent im Wettbewerb um Verkehrsleistungen gesehen wurde.²³¹¹ Das hatte durchaus etwas Berechnendes, denn die Deutsche Bundesbahn übte bis 1994²³¹² die rechtlichen Funktionen als technische Aufsichtsbehörde aus, sodass sich das Projekt Stadtbahn in einer gewissen Abhängigkeit befand. Als Folge dieser Überlegungen ist die Beschaffung von vier Stadtbahnwagen zu sehen, die in das Eigentum der DB Regio übergingen, die „rechnerisch“ anfangs zwischen Karlsruhe und Baden-Baden und seit 1999 zwischen Pforzheim und Bietigheim-Bissingen im Rahmen des Gemeinschaftsbetriebs eingesetzt werden, ebenso wie der gemeinsame Einsatz von Triebfahrzeugführern von AVG und DB Regio und wie die Kooperationen zwischen AVG und DB Regio im Murgtal, im Enztal und zwischen Heilbronn und Öhringen.

Dazu schrieb Ludwig: Die „Grundlage der Überlegungen ist, dass die Zuständigkeitsbereiche der Deutschen Bundesbahn einerseits und des kommunalen Verkehrsbetriebs andererseits unverändert bleiben. Personale und Fahrzeuge beider Unternehmen sollen aber im Gemeinschaftsbetrieb durchgehend eingesetzt werden.“²³¹³ Auch sollte die DB dadurch zur Unterstützung und Teilnahme bewogen werden, dass sie keine zusätzlichen Mittel aufbringen müsste: „Die nach dem Gemeinde-Verkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) verbleibenden

²³⁰⁹ Vgl. Ditteney, Bernhard: Brief Betr. Stadtbahn Karlsruhe-Bretten. Karlsruhe, 15. Januar 1985. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/60.3 Gemeinschaftsbetrieb Stadtbahn/DB – Allgemein – Heft 1.

²³¹⁰ Vgl. Ludwig, Dieter: Brief an das Mitglied des Vorstandes der Deutschen Bundesbahn Wilhelm Pällmann. Gemeinschaftsbetrieb Stadtbahn/Deutsche Bundesbahn am Beispiel Karlsruhe. Karlsruhe, 28. Januar 1985. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/60.3 Gemeinschaftsbetrieb Stadtbahn/DB – Allgemeines – Heft 1.

²³¹¹ Interview mit Dieter Ludwig am 19. Februar 2008.

²³¹² 1994 wurden diese Funktionen auf das neu gegründete Eisenbahn Bundesamt (EBA) übertragen.

²³¹³ Zitat Ludwig, Dieter: Brief an das Mitglied des Vorstandes der Deutschen Bundesbahn Wilhelm Pällmann. Gemeinschaftsbetrieb Stadtbahn/Deutsche Bundesbahn am Beispiel Karlsruhe. Karlsruhe, 28. Januar 1985. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/60.3 Gemeinschaftsbetrieb Stadtbahn/DB – Allgemeines – Heft 1.

Investitionskosten werden von den beteiligten Gemeinden und Landkreisen zu übernehmen sein; das Gleiche gilt für das zu erwartende Defizit.²³¹⁴

Diese Passage zeigt aber auch: Für die Umsetzung des gesamten Stadtbahnprojekts kam außerhalb von Karlsruhe nur das bereits für Langensteinbach-Ittersbach umgesetzte Finanzierungsmodell in Frage. VBK und AVG, also letztlich die Stadt Karlsruhe, konnten die Investitionskosten und das Defizit ebenso wenig allein tragen wie die Deutsche Bundesbahn, die ganze Region musste das Projekt gemeinsam finanzieren.

Außerdem kündigte Ludwig in diesem Schreiben noch die baldige praktische Erprobung eines zum Zweisystemfahrzeug umgebauten Stadtbahnwagens an.²³¹⁵ Doch diesbezüglich war Ludwig etwas zu optimistisch, die ersten Probefahrten erfolgten erst ein Jahr später, im September 1986 (siehe Kapitel 5.2.3).

Im März 1985 präsentierte der für Nahverkehr zuständige Karlsruher Bürgermeister Kurt Gauly dem Karlsruher Gemeinderat das Ergebnis der Durchführbarkeitsuntersuchung.²³¹⁶ Er verwies darauf, dass über 60 % der Fahrgäste der Deutschen Bundesbahn ihr Ziel in der Karlsruher Innenstadt hätten²³¹⁷ und dass durch den Zweisystembetrieb „ein S-Bahn-ähnliches Nahverkehrsnetz mit geringeren Kosten möglich ist, und zwar in einer mit Ballungsräumen vergleichbaren Qualität.“²³¹⁸ Die geringeren Kosten, verglichen mit einem S-Bahn-System, entstünden durch den möglichen Verzicht auf Investitionen in Milliardenhöhe in neu zu bauende Tunnelstrecken. Gauly sprach sich dafür aus, dieses Nahverkehrsnetz möglichst schnell zu verwirklichen.²³¹⁹ Nach der Untersuchung aller sieben auf Karlsruhe zulaufenden Bundesbahnstrecken habe sich die Strecke Wörth – Bretten als die geeignetste Teststrecke herausgestellt, die Verknüpfung mit dem Straßenbahnnetz solle in den Bahnhöfen Durlach und Knielingen erfolgen, ein späterer Anschluss Richtung Wörth über die Rheinbergstraße sei möglich.²³²⁰ Auch skizzierte er die damals wesentlichen geplanten Bestandteile des Mischbetriebs: Die DB sollte die damaligen Produkte Eilzug und D-Zug und

²³¹⁴ Zitat ebd.

²³¹⁵ Vgl. ebd.

²³¹⁶ Vgl. Stadt Karlsruhe: Niederschrift der 6. Plenarsitzung des Gemeinderats [der Stadt Karlsruhe] am Dienstag, den 26. März 1985, 15.30 Uhr im Bürgermeistersaal des Rathauses unter dem Vorsitz des Ersten Bürgermeisters Dr. Seiler. Punkt 7 der Tagesordnung: Durchführbarkeitsuntersuchung zur Verknüpfung des Schienenpersonennahverkehrs eines Straßenbahnbetriebs und der Deutschen Bundesbahn am Beispiel des Raumes Karlsruhe. Karlsruhe, 07. Mai 1985. S. 1. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/60.3 Gemeinschaftsbetrieb Stadtbahn mit der DB. – Allgemeines – Heft 1.

²³¹⁷ Vgl. ebd. S. 2.

²³¹⁸ Zitat ebd. S. 2.

²³¹⁹ Vgl. ebd. S. 2.

²³²⁰ Vgl. ebd. S. 3.

Güterzug weiterfahren, die Stadtbahn sollte mit ihrem Angebot die bisherigen Nahverkehrszüge ersetzen.²³²¹ Dadurch sollte „bei geringerem Kostenaufwand eine bessere Verkehrsleistung erbracht (...) werden.“²³²² Jedoch räumte Gauly ein, dass ein kostendeckender Nahverkehr trotz Fahrgastzuwächsen auch mit der Stadtbahn nicht möglich sein würde.²³²³

Für die Umsetzung des Modells seien jetzt die vorhandenen Fahrzeuge zu Zweisystemfahrzeugen weiterzuentwickeln, außerdem müssten die rechtlichen und politischen Grundlagen für den Gemeinschaftsbetrieb geschaffen werden und vor allem Grundsatzvereinbarungen zwischen den bedienten Gebietskörperschaften, der DB, der VBK und der AVG geschlossen werden.²³²⁴ Stadtrat Stolz von den Grünen forderte, angesichts des Baus „teurer Tunnelstrecken in Stuttgart“²³²⁵ Mittel in Bonn und Stuttgart zu beantragen, um neben der damals stark befahrenen Bundesbahnstrecke Karlsruhe – Pforzheim für die Stadtbahn ein drittes Gleis zu bauen.²³²⁶ Er führte aus, dass finanzielle Gründe nicht zur Verzögerung bei der Realisierung führen sollten,²³²⁷ denn: „Der Großraum Stuttgart hat ungefähr die dreifache Einwohnerzahl wie die Region Karlsruhe. Stuttgart hat für seinen Ausbau des ÖPNV vom Bund und Land etwa 3 Mrd. DM zur Verfügung gestellt bekommen. Bei entsprechender Berücksichtigung unserer Region müsste uns dann 1 Mrd. DM zur Verfügung stehen.“²³²⁸

FDP-Stadtrat Professor Rolf Funck hingegen empfahl aus haushaltspolitischen Gründen ein stufenweises Vorgehen bei der Umsetzung der vorgeschlagenen Lösung und betonte, dass das vorgeschlagene Konzept auch die Wohnattraktivität und nicht nur das Verkehrsverhalten verändern könne.²³²⁹ Letztlich stimmten alle Fraktionen (die CDU, die SPD, die FDP und die Grünen) der von der Stadtverwaltung vorgeschlagenen Vorgehensweise zu²³³⁰ und beschlossen, das Bürgermeisteramt damit zu beauftragen, „möglichst bald eine

²³²¹ Vgl. ebd. S. 4.

²³²² Zitat ebd. S. 4.

Diese Kostenabschätzung bezog sich auf den Vergleich zwischen Stadtbahnen und den damaligen Zügen der Bundesbahn, die in aller Regel aus einer Diesellok (entweder der BR 212 oder 218) und drei Personenwagen bestanden, sowie auf die damaligen Unterhaltungskosten für die Infrastruktur.

²³²³ Vgl. ebd. S. 5.

²³²⁴ Vgl. ebd. S. 5.

²³²⁵ Zitat ebd. S. 9.

²³²⁶ Vgl. ebd. S. 9.

²³²⁷ Vgl. ebd. S. 9.

²³²⁸ Zitat ebd. S. 9.

²³²⁹ Vgl. ebd. S. 11.

²³³⁰ Vgl. ebd. S. 5 bis 9 und 15.

Grundsatzvereinbarung mit den beteiligten Landkreisen und Umlandgemeinden sowie dem Verkehrsunternehmen Deutsche Bundesbahn und VBK/AVG abzuschließen.²³³¹

Doch ohne die DB und die Stadtverwaltung Karlsruhe bestand keine Aussicht, die Pläne umzusetzen. Deswegen richteten VBK/AVG, die Stadt Karlsruhe und die Deutsche Bundesbahn eine gemeinsame Arbeitsgruppe „Gemeinschaftsbetrieb“ ein, die am 18. Juni 1985 zum ersten Mal zusammentrat und in der seitens der DB unter anderem Emmerich und Bernstein als Vertreter anwesend waren.²³³² Die AVG stellte kurz den zu diesem Zeitpunkt vorgesehenen Zeitplan vor, nach dem man 1986 die Probefahrten mit einem umgebauten Stadtbahnwagen unter Wechselstrom und 1987 mit einem mit einer Natrium-Schwefel-Batterie ausgerüsteten Fahrzeug durchführen wollte. Ab 1989 sollte die Auslieferung der Serienfahrzeuge erfolgen.²³³³

Außerdem wurde verkündet, dass die Planung und der Bau der Verknüpfungsanlagen zwischen Straßenbahn- und DB-Netz ebenfalls 1986 begonnen und bis 1989 abgeschlossen sein sollten. Darüber hinaus war geplant, in Bretten und in Wörth Ausschleifungen der Stadtbahn in die Kernstädte zu bauen.²³³⁴

5.2.4.1.2 Anschluss an das Karlsruher Straßennetz in Durlach, Planungen und Linienführung in Grötzingen

Im März 1986 begann sich in Grötzingen Widerstand gegen die Stadtbahn, insbesondere gegen den Bau des dritten Gleises entlang der Strecke Karlsruhe – Pforzheim zu formieren. Beispielsweise wandte sich ein Gegner der Ausbaupläne sowohl an den Grötzingen Ortschaftsrat als auch direkt an Ludwig und den Karlsruher Oberbürgermeister Seiler. Er bezog sich unter anderem auf einen Artikel aus den BNN, in dem berichtet worden war, dass der Grötzingen Ortschaftsrat Feuer und Flamme für die Stadtbahn sei.²³³⁵ In seinem Schreiben

²³³¹ Zitat Vorlage Nr. 76. Durchführbarkeitsuntersuchung zur Verknüpfung des Schienenpersonenverkehrs eines Straßenbahnbetriebes und der Deutschen Bundesbahn am Beispiel des Raumes Karlsruhe. Zur Gemeinderatssitzung am 26. März 1985. Mit Vermerk: „In heutiger Gemeinderatssitzung des Gemeinderats genehmigt. Karlsruhe, 26. März 1985. Zur Beurkundung: der Schriftführer.“ S. 15. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/60.3 Gemeinschaftsbetrieb Stadtbahn mit der DB. – Allgemeines – Heft 1.

²³³² Vgl. Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH: Drechsler, Georg: Aktenvermerk: Planung der Verknüpfungsstrecken. Karlsruhe, 20. Juni 1985. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/60.3 Gemeinschaftsbetrieb Stadtbahn mit der DB. – Bauliche Anlagen – – Betrieb –.

²³³³ Vgl. ebd. S. 2.

²³³⁴ Vgl. ebd. S. 2.

²³³⁵ Vgl. M., J.: Brief an Oberbürgermeister Gerhard Seiler. Karlsruhe, 18. März 1986. Anlage: BNN Nr. 55: „Grötzingen Räte. Feuer und Flamme für die Stadtbahn.“ Karlsruhe, Freitag, 07. März 1986.

an Ludwig beklagte er die seiner Meinung nach fehlende Bürgernähe:²³³⁶ „Ich frage mich, woher Sie das Recht nehmen, anderer Leute Eigentum zu verplanen?“²³³⁷ Er führte weiter aus, dass man im Wiesenäckerweg Lärm und Gestank genug habe und dass man mit der Stadtbahn eine zusätzliche Lärmquelle noch näher an die Wohnungen legen wolle. Die zugesagte Lärmschutzwand würde durch Schattenwurf die Gartennutzung noch weiter einschränken.²³³⁸ Er sehe in der Bahn keinen Nutzen: „Glauben Sie denn allen Ernstes, daß die Autofahrer aus dem Pfinztal in Berghausen in Ihre Geisterbahn umsteigen?“²³³⁹ Auch hielt er einen 15-Minuten-Takt für unrealistisch²³⁴⁰ und bezeichnete die Maßnahme als „Prestige-Gleis“.²³⁴¹ Er schloss sein Schreiben mit den Worten: „Ich jedenfalls hoffe, daß die möglichen Hürden so hoch sind, daß das Projekt in der jetzigen Form nie zum Tragen kommt.“²³⁴²

In einem weiteren, eine Woche später verfassten, Schreiben an Oberbürgermeister Seiler forderte er erneut den Verzicht auf die Stadtbahn durchs Pfinztal und verlangte den Anschluss Berghausens ausschließlich über die Strecke Karlsruhe – Bretten, die vorhanden sei, wodurch sich kein zusätzlicher Landschaftsverbrauch ergebe.²³⁴³ Er fügte seinem Brief einen Protestaufkleber mit dem Text „Hände weg vom Wiesenäckerweg. Keine Stadtbahn durch unsere Gärten“ bei.²³⁴⁴

S. 22. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/60.3 Gemeinschaftsbetrieb Stadtbahn mit der DB. – Allgemeines – Heft 1.

²³³⁶ Vgl. M., J.: Brief an Dieter Ludwig. Karlsruhe, 12. März 1986. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/60.3 Gemeinschaftsbetrieb Stadtbahn mit der DB. – Allgemeines – Heft 1.

²³³⁷ Zitat ebd.

²³³⁸ Vgl. ebd.

²³³⁹ Zitat ebd.

²³⁴⁰ Vgl. ebd.

²³⁴¹ Zitat ebd.

²³⁴² Zitat ebd.

²³⁴³ Vgl. M., J.: Brief an Oberbürgermeister Gerhard Seiler. Karlsruhe, 18. März 1986. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/60.3 Gemeinschaftsbetrieb Stadtbahn mit der DB. – Allgemeines – Heft 1.

²³⁴⁴ Zitat ebd.



Abbildung 102: Auszug aus Stadtplan Karlsruhe: Grötzingen – Wiesenäckerweg²³⁴⁵

In einem weiteren Schreiben vom 25. März 1986 bekräftigte er seine Vorwürfe: Er zweifelte sämtliche Verkehrserhebungen an, bezeichnete die Stadtbahn erneut als Geisterbahn und behauptete, dass die VBK die Ortsverwaltung nicht detailliert genug über das Vorhaben informiert habe.²³⁴⁶

Im April 1986 fand in Grötzingen eine Informationsveranstaltung über die geplante Stadtbahn mit Gegnern des Stadtbahnbaus, der Ortsverwaltung Grötzingen und Vertretern der Stadtverwaltung statt, in der jedoch kein Durchbruch erzielt werden konnte.²³⁴⁷

Doch das „Problem Grötzingen“ musste gelöst werden. Denn es ging ja nicht nur um den Anschluss Grötzingens und des westlichen Teils Berghausens an die Stadtbahn, sondern ohne das dritte Gleis wäre die Weiterführung über Söllingen bis Remchingen und Pforzheim angesichts des damaligen Auslastungsgrades der bestehenden Strecke Karlsruhe – Pforzheim nicht möglich gewesen.

Die nicht kooperationsbereiten Anwohner wandten sich im Juni 1986 an die Deutsche Bundesbahn, um diese zum Ausstieg aus dem Projekt zu bewegen.²³⁴⁸

²³⁴⁵ Auszug aus Stadtplan Karlsruhe. Kartengrundlage: © Stadt Karlsruhe, Liegenschaftsamt.

²³⁴⁶ Vgl. M., J.: Brief an Dieter Ludwig. Karlsruhe, 25. März 1986. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/60.3 Gemeinschaftsbetrieb Stadtbahn mit der DB. – Allgemeines – Heft 1.

²³⁴⁷ Vgl. Protokoll-Notizen über das Informationsgespräch am 15.4.1986 betreffend Stadtbahnverbindung von Grötzingen nach Karlsruhe. Karlsruhe, 16. April 1986. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/60.3 Gemeinschaftsbetrieb Stadtbahn mit der DB. – Allgemeines – Heft 1.

Weitere Proteste regten sich im Mai²³⁴⁹ und im Juni 1986 in Durlach. Dort befürchtete die Vereinigung Durlacher Geschäftsleute Abwanderungen ihrer Kunden in die Karlsruher City, weil die Stadtbahn nicht durch die Durlacher Innenstadt, sondern über den Bahnhof Durlach geführt werden sollte.²³⁵⁰

Deswegen sprach sich der Vorsitzende des Durlacher Bezirksbeirats in einer Sitzung am 13. Juni 1986 gegen diese Streckenführung aus und begründete dieses damit, dass seiner Ansicht nach Durlach seine Funktion als B-Zentrum nicht mehr erfüllen könne. Er plädierte deswegen für einen Anschluss Durlachs an die Stadtbahn über die Pforzheimer Straße.²³⁵¹

Ludwig setzte dem entgegen, dass nur 24 % der ÖPNV-Nutzer nach Durlach wollten, 76 % hingegen wollten in Richtung Karlsruhe fahren. Vor allem aus Gründen der Fahrzeit – die Reisezeit durch die Durlacher Innenstadt sei sieben Minuten länger als die über den Bahnhof Durlach²³⁵² – sprach er sich für eine Trassenführung über den Bahnhof Durlach und gegen die Alternativen Pforzheimer Straße oder Pfinztalstraße aus, auch wenn die Lösung über den Bahnhof Durlach die teuerste sei.²³⁵³

Insbesondere Bezirksrat Mächtlinger²³⁵⁴ vertrat die Meinung, dass die Haltestelle am Durlacher Bahnhof den Durlacher Geschäftsleuten „überhaupt nichts“²³⁵⁵ brächte.²³⁵⁶

Bezirksrat Malisius äußerte die Befürchtung, dass Durlach vom Stadtbahnverkehr abgekoppelt werde,²³⁵⁷ eine Meinung der der Karlsruher Bürgermeister Kurt Gauly

²³⁴⁸ Vgl. M., J.; Z., M: Brief an die Bundesbahndirektion Karlsruhe. Karlsruhe, 22. Juni 1986. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/60.3 Gemeinschaftsbetrieb Stadtbahn mit der DB. – Allgemeines – Heft 1.

²³⁴⁹ Vgl. Vereinigung Durlacher Geschäftsleute e. V.: Mächtlinger; Dr. Schmitt: Brief an Oberbürgermeister Otto Dullenkopf, Karlsruhe, 24. Mai 1986. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/60.3 Gemeinschaftsbetrieb Stadtbahn mit der DB. – Allgemeines – Heft 2.

²³⁵⁰ Vgl. BNN: „Stadtbahn nach Bretten. „Zug fährt um Durlach herum““. Karlsruhe, 09. Juni 1986. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/60.3 Gemeinschaftsbetrieb Stadtbahn mit der DB. – Allgemeines – Heft 1.

²³⁵¹ Vgl. Auszug aus der Sitzung des Bezirksbeirats [Durlach] vom 13. Juni 1986. TOP 1 Schnellbahn Wörth – Bretten; Trassenverlauf im Stadtteil Durlach. Karlsruhe 1986. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/60.3 Gemeinschaftsbetrieb Stadtbahn mit der DB. – Allgemeines – Heft 2. S. 1.

²³⁵² Vgl. ebd. S. 6.

²³⁵³ Vgl. Auszug aus der Sitzung des Bezirksbeirats [Durlach] vom 13. Juni 1986. TOP 1 Schnellbahn Wörth – Bretten; Trassenverlauf im Stadtteil Durlach. Karlsruhe 1986. S. 3. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/60.3 Gemeinschaftsbetrieb Stadtbahn mit der DB. – Allgemeines – Heft 2.

²³⁵⁴ Ein Geschäftsmann, der eine Buchhandlung in der Durlacher Pfinztalstraße betrieb.

²³⁵⁵ Zitat Auszug aus der Sitzung des Bezirksbeirats [Durlach] vom 13. Juni 1986. TOP 1 Schnellbahn Wörth – Bretten; Trassenverlauf im Stadtteil Durlach. Karlsruhe 1986. S. 4. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/60.3 Gemeinschaftsbetrieb Stadtbahn mit der DB. – Allgemeines – Heft 2.

²³⁵⁶ Vgl. ebd. S. 4.

²³⁵⁷ Vgl. ebd. S. 5.

widersprach, denn „derjenige, der nach Durlach hinein oder hinaus möchte, hat genug Umsteigemöglichkeiten.“²³⁵⁸

Letztlich akzeptierte der Bezirksbeirat dann doch mit zehn gegen zwei Stimmen die Streckenführung der Stadtbahn über den Bahnhof Durlach.²³⁵⁹

Doch die Durlacher Geschäftsleute fügten sich den Beschlüssen zur Routenführung der Stadtbahn noch nicht, protestierten mit den bekannten Argumenten weiter und unterstellten, dass der öffentliche Verkehr aus der Durlacher Innenstadt entfernt werden solle.²³⁶⁰ Dieser Befürchtung widersprach die Stadt Karlsruhe.²³⁶¹

Im Juli 1986 waren erste Fortschritte bei der Realisierung des Projekts zu erkennen. In einem Gespräch zwischen Vertretern des Stadtplanungsamtes und Dieter Ludwig wurde berichtet, dass sich die Interessengemeinschaft der Projektgegner in Grötzingen zerstritten habe²³⁶² und einige Mitglieder nur „auf den Kaufpreis scharf“ seien.²³⁶³ Es wurde vereinbart, einen Teilabschnitt des für den Lärmschutzwall benötigten Geländes zu kaufen und dort ein Muster zu bauen, außerdem wollte man in Verhandlungen über den Kauf einiger Objekte eintreten.²³⁶⁴

Doch ein Teil der Projektgegner gab nicht auf. Ihre Bestrebungen wurden noch emotionaler und glitten teilweise in persönliche Beleidigungen ab. So wurde in einem Brief Dieter Ludwig als „verrückt gewordener Straßenbahndirektor“²³⁶⁵ diffamiert, der die Strecke nur zu seinem persönlichen Ruhm errichten lassen wolle – was Ludwig zurückwies –, und behauptet, dass durch die ÖPNV-Politik der Verkehrsbetriebe das Defizit der Straßenbahn gestiegen sei. Diesen Vorwurf wies Ludwig ebenfalls zurück.²³⁶⁶ Weiterhin wurde seitens der Projektgegner

²³⁵⁸ Zitat ebd. S. 6.

²³⁵⁹ Vgl. ebd. S. 8.

²³⁶⁰ Vgl. Vereinigung Durlacher Geschäftsleute e. V.: Mächtlinger, Walter: Brief an Oberbürgermeister Prof. Gerhard Seiler. Karlsruhe, 13. Juli 1987. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/60.3 Gemeinschaftsbetrieb Stadtbahn mit der DB. – Allgemeines – Heft 2.

²³⁶¹ Vgl. Gauly, Kurt: Brief an die Vereinigung Durlacher Geschäftsleute. „Stadtbahn Karlsruhe-Pfingztal“ Karlsruhe, 07. Juli 1987. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/60.3 Gemeinschaftsbetrieb Stadtbahn mit der DB. – Allgemeines – Heft 2.

²³⁶² Vgl. VBK/GL: Aktenvermerk. Anschluß von Pfingztal/Berghausen an das Stadtbahnnetz. Karlsruhe, 02. Juli 1986. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/60.3 Gemeinschaftsbetrieb Stadtbahn mit der DB. – Allgemeines – Heft 1.

²³⁶³ Zitat ebd.

²³⁶⁴ Vgl. ebd.

²³⁶⁵ Zitiert nach Stadtwerke Karlsruhe – Verkehrsbetriebe: Ludwig, Dieter: Brief an M., H.: Stadtbahn Grötzingen/Berghausen. Karlsruhe, 05. August 1986. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/60.3 Gemeinschaftsbetrieb Stadtbahn mit der DB. – Allgemeines – Heft 1.

²³⁶⁶ Vgl. ebd.

behauptet, dass es sich lediglich um ein „Prestige-Projekt“²³⁶⁷ handele. Die erheblich teurere Variante, das dritte Gleis statt nördlich südlich des DB-Gleises zu bauen, eventuell sogar in einem Tunnel, wurde als die bessere, ja sogar als vorteilhafte Lösung bezeichnet.²³⁶⁸

Am 15. Juli 1986 verfassten Z. und M. ein weiteres Protestschreiben gegen die Stadtbahn Karlsruhe – Pfinztal an Oberbürgermeister Seiler.²³⁶⁹ In diesem forderten sie erneut, statt über ein neu zu bauendes drittes Gleis der Strecke Karlsruhe – Pforzheim das Pfinztal über die Brettener Strecke anzubinden,²³⁷⁰ da dem Neubau „hunderte von Obstbäumen, Gartennutzland und Hecken“ zum Opfer fielen.²³⁷¹ Sie führten weiter aus: „Zu Recht fragen wir Betroffenen, wozu? Warum wird nicht auf Bundesbahngleisen gefahren, warum nicht auf der Strecke Grötzingen – Bretten mit Abzweig Berghausen in der Höhe des Kieswerkes? Dort würde niemandem der Garten genommen, die Trasse würde durch Brachland führen.“²³⁷² Des Weiteren bezweifelten sie in einem weiteren Schreiben zum wiederholten Mal die erhobenen Verkehrszahlen, stellten ihnen durch „einfache Zählungen“²³⁷³ selbst ermittelte,²³⁷⁴ deutlich niedrigere gegenüber,²³⁷⁵ bestritten den Bedarf an einer Stadtbahn an sich, betonten, dass der Bus als Verkehrsmittel ausreiche, und beklagten, ihnen würden die guten Einkaufsmöglichkeiten in Durlach genommen.²³⁷⁶ Sie schlossen mit der Forderung: „Wir appellieren an die Politiker, diesen Ehrgeiz [Ludwigs] zu stoppen und Grenzen zu setzen.“²³⁷⁷

Den Protest Z.’s und M.’s gegen den Bau des dritten Gleises in Grötzingen empfand der zuständige Karlsruher Bürgermeister Gauly teilweise als so polemisch, dass er sich im August 1986 entschloss, nur noch den Eingang des Protestbriefes zu bestätigen; ansonsten verweigerte jede weitere Diskussion und verwies auf das bevorstehende Planfeststellungs-

²³⁶⁷ Zitiert nach ebd.

²³⁶⁸ Vgl. ebd.

²³⁶⁹ Vgl. Z., M; M., J.: Brief an Stadt Karlsruhe: Bau der Stadtbahn Karlsruhe – Durlach – Grötzingen – Berghausen. Karlsruhe, 15. Juli 1986. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/60.7. Gem.-Betrieb Stadtbahn – DB / Strecke Durlach – Pfinztal. Heft 1.

²³⁷⁰ Vgl. ebd.

²³⁷¹ Zitat ebd.

²³⁷² Zitat ebd.

²³⁷³ Zitat Z., M; M., J.: Brief an Stadtwerke Karlsruhe, Verkehrsbetriebe, Dieter Ludwig: betr. Stadtbahn Grötzingen – Berghausen. Karlsruhe, 29. September 1986. S. 2. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/60.7. Gem.-Betrieb Stadtbahn – DB / Strecke Durlach – Pfinztal. Heft 1.

²³⁷⁴ Vgl. ebd.

²³⁷⁵ Vgl. Z., M; M., J.: Brief an Stadt Karlsruhe: Bau der Stadtbahn Karlsruhe – Durlach – Grötzingen – Berghausen. Karlsruhe, 15. Juli 1986. S. 2 f. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/60.7. Gem.-Betrieb Stadtbahn – DB / Strecke Durlach – Pfinztal. Heft 1.

²³⁷⁶ Vgl. ebd. S. 2 f.

²³⁷⁷ Zitat S. 3.

verfahren:²³⁷⁸ „Dankend bestätige ich den Eingang Ihres Schreibens vom 15. Juli 1986. Seine unsachliche Tonart verbietet mir, mich mit den einzelnen Argumenten auseinanderzusetzen. Sie können Ihre Argumente im anstehenden Planfeststellungsverfahren anbringen, bei dem ihr sachliches Gewicht von zuständiger Stelle geprüft werden wird.“²³⁷⁹

Z. und M. erneuerten ihre Thesen in einem weiteren, nun an Dieter Ludwig gerichteten Schreiben Ende September 1986.²³⁸⁰

Ein anderer Projektgegner sprach in einem Brief davon, dass man nicht „Sklave eurer großspurigen Planer“ sei²³⁸¹ drohte, dass man wisse, wie man sich wehren würde, und erging sich des Weiteren in allgemeinen Beschimpfungen über die Verwaltung, die Politiker und die Demokratie,²³⁸² die nicht wüssten, was sie tun.²³⁸³ Die Stadt Karlsruhe widersprach dem und erklärte, dass es das Ziel der Stadt sei, „der Verkehrslawine, die sich täglich aus dem Pfinztal durch Grötzingen und Durlach nach Karlsruhe in Form von stinkenden und lärmenden Pkw ergießt, einen Riegel vorzuschieben.“²³⁸⁴

Doch im Lauf der Zeit bröckelte der Widerstand im Wiesenäckerweg. Im Dezember 1988 berichtete ein Mitarbeiter des Stadtplanungsamtes Karlsruhe, „daß die ursprünglich ‚feindliche‘ Haltung gegen die Stadtbahn einer moderateren Einstellung unter dem Tenor ‚wie soll’s denn aussehen und wann kommt’s‘ gewichen ist.“²³⁸⁵

Aber nicht nur im Wiesenäckerweg in Grötzingen war man gegen die Stadtbahnpläne, auch in der Untermühlsiedlung regte sich Widerstand gegen die Stadtbahn nach Bretten und ins Pfinztal. Es bildete sich eine „Interessengemeinschaft Untermühlsiedlung“, die die Ansicht

²³⁷⁸ Vgl. Stadt Karlsruhe, Dezernat III: Gauly, Kurt: Brief an M. Z. und J. M.: Bau der Stadtbahn Karlsruhe – Durlach – Grötzingen – Berghausen. Karlsruhe, 05. August 1986. VBK-Registatur. In: Aktenzeichen 405/60.7. Gem.-Betrieb Stadtbahn – DB / Strecke Durlach – Pfinztal. Heft 1.

²³⁷⁹ Zitat ebd.

²³⁸⁰ Vgl. Z., M; M., J.: Brief an Stadtwerke Karlsruhe, Verkehrsbetriebe, Dieter Ludwig: betr. Stadtbahn Grötzingen – Berghausen. Karlsruhe, 29. September 1986. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/60.7. Gem.-Betrieb Stadtbahn – DB / Strecke Durlach – Pfinztal. Heft 1.

²³⁸¹ Zitat Brief B., U.: Brief Stadtbahn Karlsruhe – Pfinztal.: Karlsruhe, 07. Juni 1987. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/60.3 Gemeinschaftsbetrieb Stadtbahn mit der DB. – Allgemeines – Heft 2.

²³⁸² Vgl. B., U.: Brief an Stadtrat Sack: Stadtbahn Karlsruhe – Pfinztal.: Karlsruhe, 12. Juni 1987. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/60.3 Gemeinschaftsbetrieb Stadtbahn mit der DB. – Allgemeines – Heft 2.

²³⁸³ Vgl. Brief Dezernat IV an B., U.: Stadtbahn Karlsruhe – Pfinztal.: Karlsruhe, 07. Juli 1987. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/60.3 Gemeinschaftsbetrieb Stadtbahn mit der DB. – Allgemeines – Heft 1.

²³⁸⁴ Zitiert nach ebd.

²³⁸⁵ Vgl. Stadtwerke Karlsruhe – Verkehrsbetriebe –: Kühn, Axel: Aktenvermerk. Wiesenäckerweg, hier: Gespräch mit Herrn Hoffmeister, PLA, am 30. November 1988. Karlsruhe, 01. Dezember 1988. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/60.7. Gem.-Betrieb Stadtbahn – DB / Strecke Durlach – Pfinztal. Heft 1.

vertrat, dass zu den vorhandenen Lärmquellen Autobahn, B 10, DB-Strecken und Bahnhof Durlach mit der Rampe der Stadtbahn eine weitere käme. Außerdem käme es durch die Querung der nördlichen Spur der Durlacher Allee durch die Bahnen zu weiteren Lärmemissionen durch abbremsende und anfahrende Autos bei den Rotphasen des MIV. Auch würde die Untermühlsiedlung durch die Rampe entlang des Bahnhofs Durlach von Durlach abgetrennt; damit seien Schulkinder gefährdet. Zu guter Letzt wurde bemängelt, dass entlang der B 10 einige Bäume gefällt werden müssten.²³⁸⁶ Diesem Schreiben waren Unterschriftenlisten sowie persönliche Bemerkungen der einzelnen Unterzeichner zu den Gründen für den Widerspruch gegen den Flächennutzungsplan beigelegt. Dabei wurde unter anderem gefordert, aus Lärmschutzgründen die Stadtbahn auf die andere Seite des Bahnhofsgebäudes des Bahnhofs Durlach zu verlegen, da die Untermühlsiedlung andernfalls noch stärker durch die Straßenbahntrasse in Mitleidenschaft gezogen würde²³⁸⁷ Die Stadt Karlsruhe wurde aufgefordert, „eine Lösung zu finden, die das Wohnen noch erträglich macht.“²³⁸⁸ Ein Bewohner der Untermühlsiedlung forderte die Linienführung durch die Pforzheimer Straße, da dort nur der vorhandene Gleiskörper umgebaut und eine dementsprechende Signalanlage errichtet werden müsse.²³⁸⁹ „So könnten viele Millionen DM gespart werden. Sage nur keiner, das geht nicht! Oder wohnen dort einige Prominente, die die Bahn nicht vor der Nase haben wollen?“²³⁹⁰ Auch andere Bewohner betrachteten das – teilweise bis auf den heutigen Tag – als Stumpfgleis noch vorhandene, alte Gleis in der Pforzheimer Straße als vollwertige²³⁹¹ „bereits bestehende Gleisanlage“,²³⁹² die genützt werden müsse, statt eine teure andere Strecke neu zu bauen.²³⁹³ Ein weiterer Anwohner forderte, statt der Stadtbahn den Bahnhofsvorplatz umzubauen, denn dieses führe im

²³⁸⁶ Vgl. Interessengemeinschaft Untermühlsiedlung (Hrsg.): E., R. Brief an Stadt Karlsruhe und Nahverkehrsverband Karlsruhe: Änderung des Flächennutzungsplanes des Wohngebietes Untermühlsiedlung. Karlsruhe, 29. Juni 1987. Anlage: Interessengemeinschaft Untermühlsiedlung: Die Untermühlsiedlung erstickt in Verkehr und Lärm. Mit Unterschriften zum Änderungsantrag. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/60.3 Gemeinschaftsbetrieb Stadtbahn mit der DB. – Allgemeines – Heft 2.

²³⁸⁷ Vgl. ebd.

²³⁸⁸ Zitat ebd.

²³⁸⁹ Vgl. ebd.

²³⁹⁰ Zitat ebd.

²³⁹¹ Vgl. ebd.

²³⁹² Zitat ebd.

²³⁹³ Vgl. ebd.

Gegensatz zu dem geplanten Stadtbahnprojekt zu mehr Fahrgästen für den ÖPNV.²³⁹⁴ Ein anderer protestierte, weil er durch die Stadtbahn Kinder und alte Menschen gefährdet sah.²³⁹⁵

Walter Mächtlinger gab seine Pläne der Streckenführung durch die Durlacher Innenstadt ebenfalls nicht auf und wandte sich im Juli 1987 schriftlich an den damaligen Bundesverkehrsminister Jürgen Warnke. Vor allem wollte er wissen, ob der Stadt Karlsruhe Auflagen gemacht worden wären, um Bundeszuschüsse zu erhalten, und ob eine Streckenführung trotz höherer Baukosten vom Bund gebilligt werden könne.²³⁹⁶ Doch fiel die Antwort des Bundesverkehrsministeriums für Mächtlinger enttäuschend aus. Das Ministerium verwies auf die Planungshoheit, die bei der Stadt Karlsruhe liege, und darauf, dass für die Bewilligung der Zuschüsse nach dem GVFG die jeweiligen Bundesländer zuständig seien.²³⁹⁷

Die VBK reagierten mit einer erneuten Informationsschrift zur Trassenführung des Stadtbahnprojekts Karlsruhe – Bretten.²³⁹⁸ In dieser Informationsschrift wurden alle drei infrage kommenden Trassenvarianten in Durlach erneut diskutiert. Es wurde darauf hingewiesen, dass das vorhandene Gleis in der Pforzheimer Straße auf eine zweigleisige Strecke ausgebaut werden müsste, wodurch eine Baumreihe entlang des Gleises gefällt werden müsste, dass diese Variante etliche neue Bahnübergänge erfordere, und dass im Bereich der Hubstraße ein teures Überwerfungsbauwerk zu errichten wäre.²³⁹⁹

²³⁹⁴ Vgl. ebd.

²³⁹⁵ Vgl. ebd.

²³⁹⁶ Vgl. Vereinigung Durlacher Geschäftsleute e. V. (Hrsg.): Mächtlinger, Walter: Brief an den Bundesverkehrsminister Jürgen Warnke. Betr. Schnellbahnpläne der Stadt Karlsruhe. 22. Juli 1987. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/60.3 Gemeinschaftsbetrieb Stadtbahn mit der DB. – Allgemeines – Heft 2.

²³⁹⁷ Vgl. Der Bundesminister für Verkehr: Warnke, Jürgen: Brief an die Vereinigung Durlacher Geschäftsleute. Betr. Stadtbahnplanung in Karlsruhe. 19. August 1987. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/60.3 Gemeinschaftsbetrieb Stadtbahn mit der DB. – Allgemeines – Heft 2.

²³⁹⁸ Vgl. Stadtwerke Karlsruhe – Verkehrsbetriebe – : Information. Stadtbahn Karlsruhe – Bretten. Trassenführung in Durlach. Karlsruhe 1987. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/60.3 Gemeinschaftsbetrieb Stadtbahn mit der DB. – Allgemeines – Heft 2.

²³⁹⁹ Vgl. ebd. S. 2.



Abbildung 103: Straßenbahngleis in der Pforzheimer Straße²⁴⁰⁰

Außerdem wurde auf die deutlich längere Reisezeit der Varianten durch die Pfnztalstraße und durch die Pforzheimer Straße gegenüber einer Trasse entlang der Westseite des Bahnhofs Durlach verwiesen,²⁴⁰¹ wodurch auch die Betriebskosten der Stadtbahn gegenüber den beiden anderen Varianten geringer wären.²⁴⁰²

Dass Durlach durch diese Variante Nachteile hätte, wurde bestritten. Einerseits würden die Straßenbahnlinien 1 und 2 weiterhin in einem Fünf-Minuten-Takt durch die Pfnztalstraße fahren, außerdem die Buslinie 21 vom Grötzinger Bahnhof zur Haltestelle Durlach Schlossplatz eingerichtet.²⁴⁰³

Außerdem wurde darauf hingewiesen, dass die Fahrgäste aus Bretten und Pforzheim ohne Stadtbahn auch am Bahnhof Durlach aus- bzw. umsteigen müssten, um in die Durlacher Innenstadt zu gelangen. Und es wurde darauf hingewiesen, dass die VBK nicht mit einem Kaufkraftabfluss Richtung Karlsruhe rechneten, sondern mit mehr Kunden in Durlach als zuvor.²⁴⁰⁴ Diese Annahme wurde in einem weiteren Schreiben mit dem Argument bekräftigt: „Im Bereich der AVG konnten wir feststellen, daß Rüppurrer Bürger nicht nach Karlsruhe, sondern nach Ettlingen zum Einkaufen fahren – ein deutliches Zeichen, daß die Abwanderung

²⁴⁰⁰ Eigene Abbildung.

²⁴⁰¹ Vgl. ebd. S. 2.

²⁴⁰² Vgl. ebd. S. 3.

²⁴⁰³ Vgl. ebd. S. 1.

²⁴⁰⁴ Vgl. ebd. S. 3.

von Kaufkraft keine unabwendbare Tatsache sein muß, sondern vielmehr von der Attraktivität des Unterzentrums abhängt.²⁴⁰⁵

Sämtliche Argumente wurden auch nochmals in der Antwort auf eine Gemeinderatsanfrage zur Stadtbahn Bretten wiederholt.²⁴⁰⁶

Jedoch waren nicht alle Durlacher Bürger gegen die Führung der Stadtbahn auf der Westseite des Durlacher Bahnhofs. Andererseits scheinen die Befürworter zumindest Anfang 1987 eine deutliche Minderheit gewesen zu sein, denn VBK-Planungsingenieur Axel Kühn beantwortete im August ein Schreiben eines Durlacher Bürgers mit dem einleitenden Satz: „Fast schon mit Erleichterung nehmen wir zur Kenntnis, dass es auch in Durlach Stimmen gibt, die das Stadtbahnprojekt in der von uns vorgelegten Planung begrüßen.“²⁴⁰⁷

Am 24. August 1987 richtete der FDP-Ortsverband Durlach ein Schreiben an den Leiter des Stadtplanungsamtes, Professor Martin, in dem erneut gegen die Linienführung über den Bahnhof Durlach protestiert wurde.²⁴⁰⁸ Dabei wurde Unverständnis darüber geäußert, „warum man zusätzliche Baukosten von über 10 Millionen DM und viele Probleme (u. a. Kreuzung der Durlacher Allee, Abkopplung der Durlacher Innenstadt) in Kauf nimmt, nur um eine Minute gegenüber der von uns wiederholt vorgeschlagenen Streckenführung über die Pforzheimer Str. (...) zu sparen.“²⁴⁰⁹ Auch wurde unterstellt, dass man mit dem Bau dieser Trasse beginnen wolle, ehe die Planungen abgeschlossen seien,²⁴¹⁰ da „hier erst mal Fakten geschaffen werden sollen, um die geplante Streckenführung nach Grötzingen zu erzwingen.“²⁴¹¹

Der Durlacher Buchhändler Walter Mächtlinger wandte sich im Oktober 1987 wieder einmal an die Öffentlichkeit und forderte zum wiederholten Mal die Führung der Stadtbahnen durch

²⁴⁰⁵ Zitat Stadtwerke Karlsruhe – Verkehrsbetriebe – : Kühn, Axel: Brief: Stadtbahn Karlsruhe – Bretten/Pfinztal. Karlsruhe, 26. August 1987. S. 1. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/60.3 Gemeinschaftsbetrieb Stadtbahn mit der DB. – Allgemeines – Heft 2.

²⁴⁰⁶ Vgl. Stadtwerke Karlsruhe – Verkehrsbetriebe – : Drechsler, Georg: An das Dezernat II. Stellungnahme zur Gemeinderatsanfrage der Stadträte Jäger, Mayer, Rüssel vom 12.08.1987. Stadtbahn Bretten. Karlsruhe, 26. August 1987. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/60.3 Gemeinschaftsbetrieb Stadtbahn mit der DB. – Allgemeines – Heft 2.

²⁴⁰⁷ Zitat Stadtwerke Karlsruhe – Verkehrsbetriebe – : Kühn, Axel: Brief: Stadtbahn Karlsruhe – Bretten/Pfinztal. Karlsruhe, 26. August 1987. S. 1. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/60.3 Gemeinschaftsbetrieb Stadtbahn mit der DB. – Allgemeines – Heft 2.

²⁴⁰⁸ Vgl. Freie Demokratische Partei – Ortsverband Durlach: Brief: Stadtbahn Karlsruhe – Bretten. Karlsruhe, 24. August 1987. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/60.3 Gemeinschaftsbetrieb Stadtbahn mit der DB. – Allgemeines – Heft 2.

²⁴⁰⁹ Zitat ebd.

²⁴¹⁰ Vgl. ebd.

²⁴¹¹ Zitat ebd.

die Pfnztalstraße. Dass die Bahnen mit der Führung durch die Durlacher Innenstadt zu viel Zeit verlören und somit als Alternative zum Auto nicht schnell genug seien, sei für ihn nicht stichhaltig. Wenn die Schnelligkeit entscheidend sei, müssten die Bahnen statt durch die Kaiserstraße und Mühlburg über die Bahnhöfe Grötzingen, Durlach und den Karlsruher Hauptbahnhof nach Wörth fahren. Weiterhin äußerte Mächtlinger den Verdacht,²⁴¹² „daß die Schnellbahn zu einer allmählichen Ausdünnung der Straßenbahnverbindung nach Durlach führe.“²⁴¹³ Ludwigs handschriftlicher Kommentar auf diesem abgehefteten Artikel lautete schlicht: „Die Menschen wollen doch nach KA!“²⁴¹⁴

Am 23 November 1987 wurde gemeinsam von Pro Bahn, dem BUND und der Bürgeraktion Umweltschutz Zentrales Oberrheingebiet e. V. (BUZO) eine weitere Podiumsdiskussion²⁴¹⁵ unter dem Motto „Stadtbahn ja – aber wo?“²⁴¹⁶ veranstaltet. Als Experten und Diskussionsteilnehmer waren unter anderem Dieter Ludwig, Horst Emmerich als Vertreter der DB, der Verkehrsexperte der Grünen Gerhard Stolz, der Verkehrsexperte und Pro-Bahn-Vertreter Dieter Kruk sowie Walter Mächtlinger als Vertreter der Durlacher Geschäftsleute angekündigt.²⁴¹⁷

Zur Vorbereitung notierte sich Dieter Ludwig noch einmal die Argumente, die aus seiner Sicht für die Stadtbahn an sich und für die von ihm bevorzugte Trassierung sprachen, wobei er auf diesem Sprechzettel die Gegenargumente nicht aufführte.²⁴¹⁸ Zunächst einmal notierte er sich ein generelles „Besser“.²⁴¹⁹

²⁴¹² Vgl. Karlsruher Kurier: Notizen aus Durlach: Marktbrunnen-Stadtbahn-Verkehr. Bürgergemeinschaft zog Bilanz. Karlsruhe, 30. Oktober 1987. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/60.3 Gemeinschaftsbetrieb Stadtbahn mit der DB. – Allgemeines – Heft 2.

²⁴¹³ Zitat ebd.

²⁴¹⁴ Zitat auf einer Kopie eines Artikels aus dem Karlsruher Kurier: Notizen aus Durlach: Marktbrunnen-Stadtbahn-Verkehr. Bürgergemeinschaft zog Bilanz. Karlsruhe, 30. Oktober 1987. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/60.3 Gemeinschaftsbetrieb Stadtbahn mit der DB. – Allgemeines – Heft 2.

²⁴¹⁵ Vgl. Flyer „Einladung zur Podiumsdiskussion. Stadtbahn ja – aber wo?“ Karlsruhe 1987. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/60.3 Gemeinschaftsbetrieb Stadtbahn mit der DB. – Allgemeines – Heft 2.

²⁴¹⁶ Zitat ebd.

²⁴¹⁷ Vgl. ebd.

²⁴¹⁸ Vgl. Ludwig, Dieter: Blatt mit Notizen zur Vorbereitung auf die Podiumsdiskussion am 23. November 1987. Karlsruhe 1987. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/60.3 Gemeinschaftsbetrieb Stadtbahn mit der DB. – Allgemeines – Heft 2.

²⁴¹⁹ Zitat ebd.

Das zweite Stichwort lautete „Umsteigen – Reisezeit“²⁴²⁰ womit er ausdrücken wollte, dass Umsteigevorgänge die Reisezeit verlängern und die Bahn im Verhältnis zum Pkw unattraktiver machen.

Als nächster Punkt folgte: „Situation: U[msteigen] am Durlach Bf: 3 Strecken! Bretten durchgehend.“²⁴²¹

Als viertes die Nachteile der Route durch die Pfinztalstraße in der Durlacher Innenstadt:

- „+ 10 Min ! – ingl. / 20 km/h Verkehr mindern – D[urlacher] wollen ihn haben
- Umsteigen für andere Linien
- ➔ E-Wagen nach wie vor.“²⁴²²

Unter fünftens skizzierte er, dass niemand schlechter gestellt würde, da immer noch zwei Straßenbahnlinien, also 12 Züge pro Stunde, sowie zukünftig Busse aus Grötzingen direkt in die Durlacher Innenstadt hinein führten, sodass es folglich insgesamt zu einer Mehrung des ÖPNV in Durlach käme.²⁴²³ Als nächstes Argument fasste er die damalige Situation des ÖPNV zusammen:

- „Brettener heute herum
- Grötzingen ←→ Durlach besser
- KA – Durlach – Bretten unverändert
- 80 % quälen – sinnlos – Mehrverkehr“²⁴²⁴

Dann stellte er die Planungen als alternativlos dar: „Alternative DB – oder nichts“²⁴²⁵

Im letzten Punkt seiner Notizen ging er auf die Einwände der Bewohner der Untermühlsiedlung dar:

„Lärm: Abhilfe

- [Stadtbahn] anstatt DB-Zügen
- B 10
- Damm dazwischen“²⁴²⁶

²⁴²⁰ Zitat ebd.

²⁴²¹ Zitat ebd.

²⁴²² Zitat ebd.

²⁴²³ Vgl. ebd.

²⁴²⁴ Zitat ebd.

²⁴²⁵ Zitat ebd.

- 1 Spur LZ²⁴²⁷

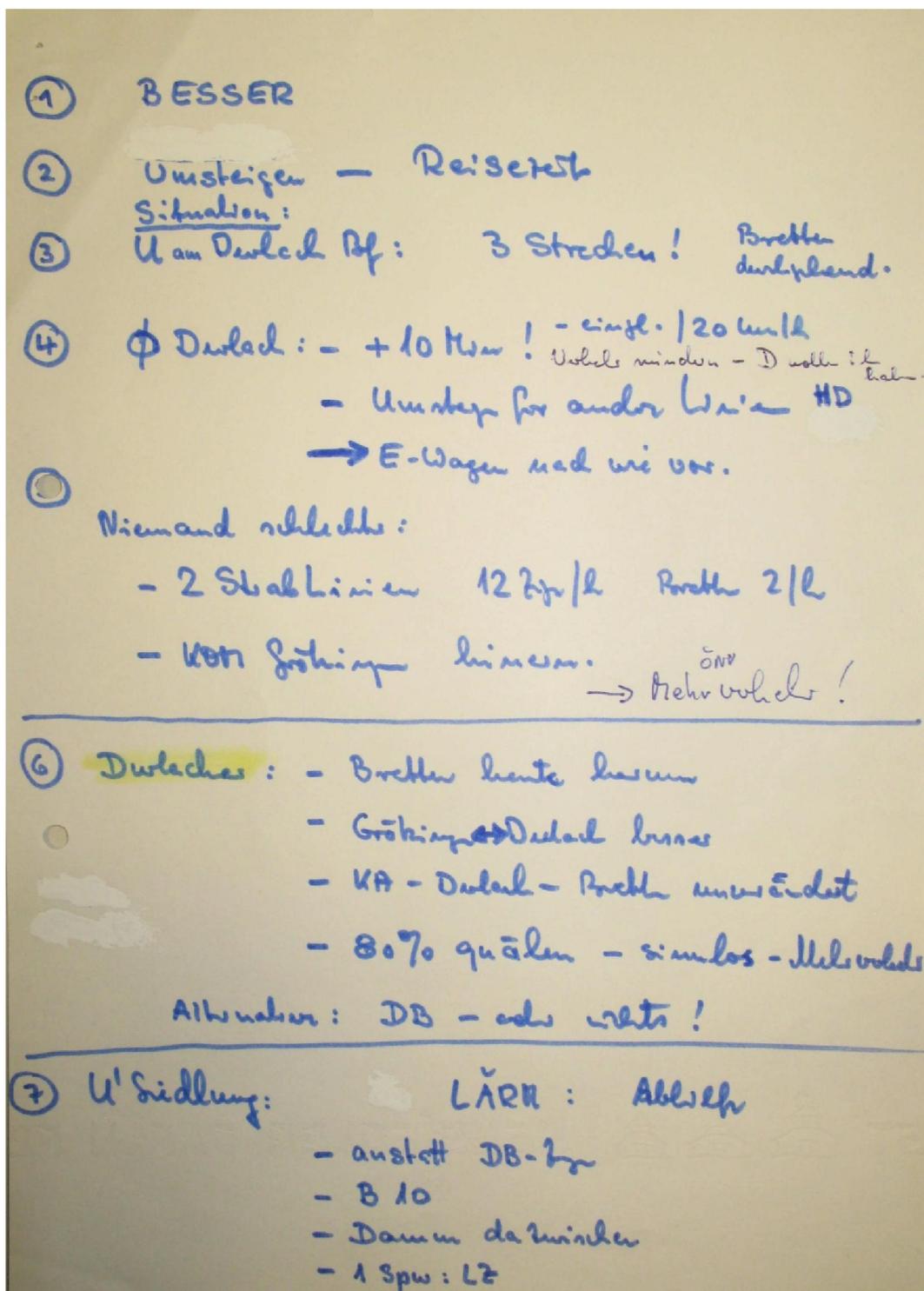


Abbildung 104: Notizzettel Dieter Ludwigs zur Vorbereitung auf die Podiumsdiskussion am 23. November 1987²⁴²⁸

²⁴²⁶ Damit war gemeint, dass der Bahndamm der Rampe der Stadtbahn entlang dem Bahnhof Durlach gleichzeitig auch als Lärmschutzwall dienen sollte.

²⁴²⁷ Zitat Ludwig, Dieter: Blatt mit Notizen zur Vorbereitung auf die Podiumsdiskussion am 23. November 1987. Karlsruhe 1987. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/60.3. Gemeinschaftsbetrieb Stadtbahn mit der DB. – Allgemeines – Heft 2.

In einem in der Registratur der Verkehrsbetriebe abgelegten, aber nicht näher beschrifteten Artikel vom 2. Dezember 1987 wurde die Veranstaltung in der Weise beschrieben, dass es der Moderator trotz des großen Andrangs relativ leicht gehabt habe,²⁴²⁹ „die (...) Podiumsdiskussion unter dem Thema ‚Stadtbahn ja – aber wo?‘ ruhig und sachlich über die Bühne zu bringen.“²⁴³⁰ Dabei wurde Dieter Ludwig vom Verfasser bescheinigt, dass sich in seinen mit viel Engagement vorgetragenen Ausführungen die grundsätzlichen Überlegungen des Vorhabens herauskristallisiert hätten.²⁴³¹ Darüber hinaus versicherte Ludwig, dass der Straßenbahnverkehr in Durlach nicht ausgedünnt werde und dass man sich über die Probleme des Stadtbahnbetriebs, insbesondere die Lärmbelastung der Untermühsiedlung, im Klaren sei. Er sah jedoch aus zeitlichen und wirtschaftlichen Gründen keine Alternative zur Trasse auf der westlichen Seite des Bahnhofs Durlach und entlang der Strecke Karlsruhe – Pforzheim, eine Position, der auch der Vertreter von Pro Bahn zustimmte.²⁴³²

Horst Emmerich verwies in seinem Plädoyer für die Trasse auf der westlichen Seite des Bahnhofs Durlach auch auf die zusätzlichen Funktionen dieses Bahnhofs, der Anschluss an die übrigen Regional- und auch an Fernverkehrszüge ermögliche, wodurch Emmerich eine weitere Attraktivitätssteigerung der Stadtbahn erkannte.²⁴³³

Die gleichfalls anwesenden Vertreter der vier Parteien Bündnis 90/Die Grünen, SPD, FDP und CDU schlossen sich letztendlich dieser Variante an,²⁴³⁴ „obwohl auch sie nicht das Ei des Kolumbus sei. Jedoch biete sich keine bessere Lösungsmöglichkeit an.“²⁴³⁵

In der anschließenden Diskussion sprachen sich vor allem Bewohner des Walzbachtals für eine direkte Anbindung an die Karlsruher Innenstadt und gegen die Durchfahrung der Durlacher Innenstadt aus.²⁴³⁶

²⁴²⁸ Ludwig, Dieter: Blatt mit Notizen zur Vorbereitung auf die Podiumsdiskussion am 23. November 1987. Karlsruhe 1987. Aus: VBK-Registratur. Aktenzeichen 405/60.3 Gemeinschaftsbetrieb Stadtbahn mit der DB. – Allgemeines – Heft 2.

²⁴²⁹ Vgl. Zeitungsartikel (ohne Angabe des Zeitungsnamens): „Zugkräftige ‚Stadtbahn‘-Podiumsdiskussion“. Karlsruhe, 02. Dezember 1987. VBK-Registratur. Aktenzeichen 405/60.3 Gemeinschaftsbetrieb Stadtbahn mit der DB. – Allgemeines – Heft 2.

²⁴³⁰ Zitat ebd.

²⁴³¹ Vgl. ebd.

²⁴³² Vgl. ebd.

²⁴³³ Vgl. ebd.

²⁴³⁴ Vgl. ebd.

²⁴³⁵ Zitat ebd.

²⁴³⁶ Vgl. ebd.

Das Durlacher Blatt titelte einen Tag später: „Experten gegen Stadtbahn durch Durlach“.²⁴³⁷ Der Autor dieses Artikels hob dabei besonders die Aussage Horst Emmerichs heraus, dass es sich bei dem Vorhaben um ein gemeinsames Projekt von DB und VBK handle,²⁴³⁸ und betonte, dass sich auch die anwesenden „Parteienvertreter (...) in seltener Einmütigkeit für die von Verwaltung und Projektleitung favorisierte Variante“ ausgesprochen hätten.²⁴³⁹ Der Einzige, der sich gegen die geplante Streckenführung wandte, war Walter Mächtlinger, doch konnte er auch in dieser Veranstaltung nicht überzeugen.²⁴⁴⁰

Trotzdem gab er nicht auf und präsentierte zweieinhalb Wochen später eine neue Variante der Streckenführung, die er Variante 4 nannte: Jetzt schlug er vor, die Stadtbahnzüge im Bahnhof Grötzingen zu flügeln.²⁴⁴¹ Der eine Zugteil sollte erst durch die Durlacher Innenstadt fahren und anschließend die Straßenbahnlinie 1 verstärken, der zweite Zugteil sollte auf Bundesbahngleisen über den Bahnhof Durlach und dann weiter direkt zum Karlsruher Hauptbahnhof fahren.²⁴⁴²

Die Verkehrsbetriebe antworteten darauf, dass diese Variante in einer Sitzung des Planungsausschusses mit dem Bezirksbeirat Durlach am 10. Dezember 1987 erörtert worden sei.²⁴⁴³ Jedoch sprächen eine Reihe gravierender Nachteile gegen diese Lösung. So müssten Fahrgäste mit dem Ziel Innenstadt Karlsruhe entweder (wie bisher) am Bahnhof Durlach oder am Hauptbahnhof umsteigen oder eine um zehn Minuten längere Fahrzeit als bei der von den VBK favorisierten Lösung in Kauf nehmen. Den Karlsruher Hauptbahnhof hätten aber nur 10 % der Fahrgäste zum Ziel. Auch würden bei der Variante 4 den ganzen Tag durchgehend Doppelzüge benötigt, bei der Lösung mit Rampe am Bahnhof Durlach könne man in den

²⁴³⁷ Zitat Durlacher Blatt: „Experten gegen Stadtbahn durch Durlach“ Karlsruhe, 03. Dezember 1987. VBK-Registratur. Aktenzeichen 405/60.3 Gemeinschaftsbetrieb Stadtbahn mit der DB. – Allgemeines – Heft 2.

²⁴³⁸ Vgl. ebd.

²⁴³⁹ Zitat ebd.

²⁴⁴⁰ Vgl. ebd.

²⁴⁴¹ D. h. einen aus zwei oder mehreren Triebwagen bestehenden Zugverband auseinanderzukuppeln, sodass die beiden dabei entstehenden Zugteile auf unterschiedlichen Strecken weiterfahren können.

²⁴⁴² Vgl. Mächtlinger, Walter: Brief an Oberbürgermeister Gerhard Seiler. Karlsruhe, 05. Dezember 1987. VBK-Registratur. Aktenzeichen 405/60.3 Gemeinschaftsbetrieb Stadtbahn mit der DB. – Allgemeines – Heft 2.

²⁴⁴³ Vgl. Stadtwerke Karlsruhe – Verkehrsbetriebe; Drechsler, Georg: Stellungnahme zum Schreiben an die Vereinigung Durlacher Geschäftsleute vom 05. 12 1987. Karlsruhe, 15. Dezember 1987. VBK-Registratur. Aktenzeichen 405/60.3 Gemeinschaftsbetrieb Stadtbahn mit der DB. – Allgemeines – Heft 2.

Schwachlastzeiten mit nur einem Wagen fahren. Außerdem befürchteten die VBK Kapazitätsprobleme bei dieser Lösung auf der Strecke Karlsruhe – Pforzheim.²⁴⁴⁴

Ein Bewohner der Untermühlsiedlung richtete im Dezember 1987 ein weiteres Schreiben an Oberbürgermeister Seiler. Auch dieser Bewohner lehnte die Stadtbahn wegen des Lärms der Autobahn, des übrigen Pkw-Verkehrs und eines Hubschrauberlandeplatzes ab und erneuerte den Vorwurf:²⁴⁴⁵ „(...) alles, was uns umgibt, wird nur am Grünen Tisch geplant.“²⁴⁴⁶

Dieter Ludwig wies in seiner Stellungnahme an das Dezernat II die Verantwortlichkeit der Stadtbahn für den Lärm der Autobahn, des übrigen Pkw-Verkehrs und der Güterzüge zurück und betonte erneut, dass durch die Stadtbahn der Pkw-Verkehr und somit der Lärm verringert werden sollte. Außerdem stellte er nochmals dar, dass die DB einer Umfahrung und somit Schwächung des Bahnhofs Durlach nicht zustimmen würde.²⁴⁴⁷

In einem Brief an die Bundesbahndirektion Karlsruhe wandte sich die Durlacher FDP am 16. Dezember 1987 erneut gegen die geplante Variante 3, eine Rampe an der westlichen Seite des Bahnhofs Durlach. Unter anderem stellte sie die Notwendigkeit des Baus zusätzlicher Gleise entlang der Strecke Durlach – Grötzingen infrage und wollte ein drittes Gleis östlich der bestehenden Bahnanlagen im Bahnhof Durlach entdeckt haben, das man für die Stadtbahn stattdessen nutzen könne.²⁴⁴⁸

In ihrer Antwort an den FDP-Ortsverband Durlach bekräftigte die Deutsche Bundesbahn am 13. Januar 1988 ihre Präferenz für die Variante 3 – eine Rampe an der westlichen Seite des Bahnhofs Durlach – und betonte, dass eine niveaugleiche Kreuzung der Hauptstrecke Karlsruhe – Pforzheim oder ein Zehn-Minuten-Takt auf den vorhandenen Gleisen aus Kapazitätsgründen nicht in Frage käme. Außerdem stellte die DB klar, dass es sich bei dem von der FDP gesichteten dritten Gleis entlang der Strecke Karlsruhe – Pforzheim nur um das

²⁴⁴⁴ Vgl. ebd.

²⁴⁴⁵ Vgl. P., J.: Brief Stadtbahn Karlsruhe – Bretten an Oberbürgermeister Gerhard Seiler. Karlsruhe, 04. Dezember 1987. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/60.3 Gemeinschaftsbetrieb Stadtbahn mit der DB. – Allgemeines – Heft 2.

²⁴⁴⁶ Zitat ebd.

²⁴⁴⁷ Vgl. Stadtwerke Karlsruhe – Verkehrsbetriebe -; Ludwig, Dieter: Stellungnahme zum Schreiben J. P., Untermühlsiedlung vom 04.12.1987 – „Stadtbahn“. Karlsruhe, 07. Januar 1988. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/60.3 Gemeinschaftsbetrieb Stadtbahn mit der DB. – Allgemeines – Heft 2.

²⁴⁴⁸ Vgl. FDP Ortsverband Durlach: Malisius, G.: Brief Stadtbahn Karlsruhe – Bretten. Karlsruhe, 16. Dezember 1987. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/60.3 Gemeinschaftsbetrieb Stadtbahn mit der DB. – Allgemeines – Heft 2.

damals noch in Betrieb befindliche Autoverladegleis handelte.²⁴⁴⁹ Weiter teilte sie mit, dass sie sich an dem Stadtbahnprojekt nur beteilige, „wenn damit eine Aufwertung des Bahnhofs Karlsruhe-Durlach und eine Verbesserung für die Fahrgäste aus Richtung Bretten erreicht wird.“²⁴⁵⁰

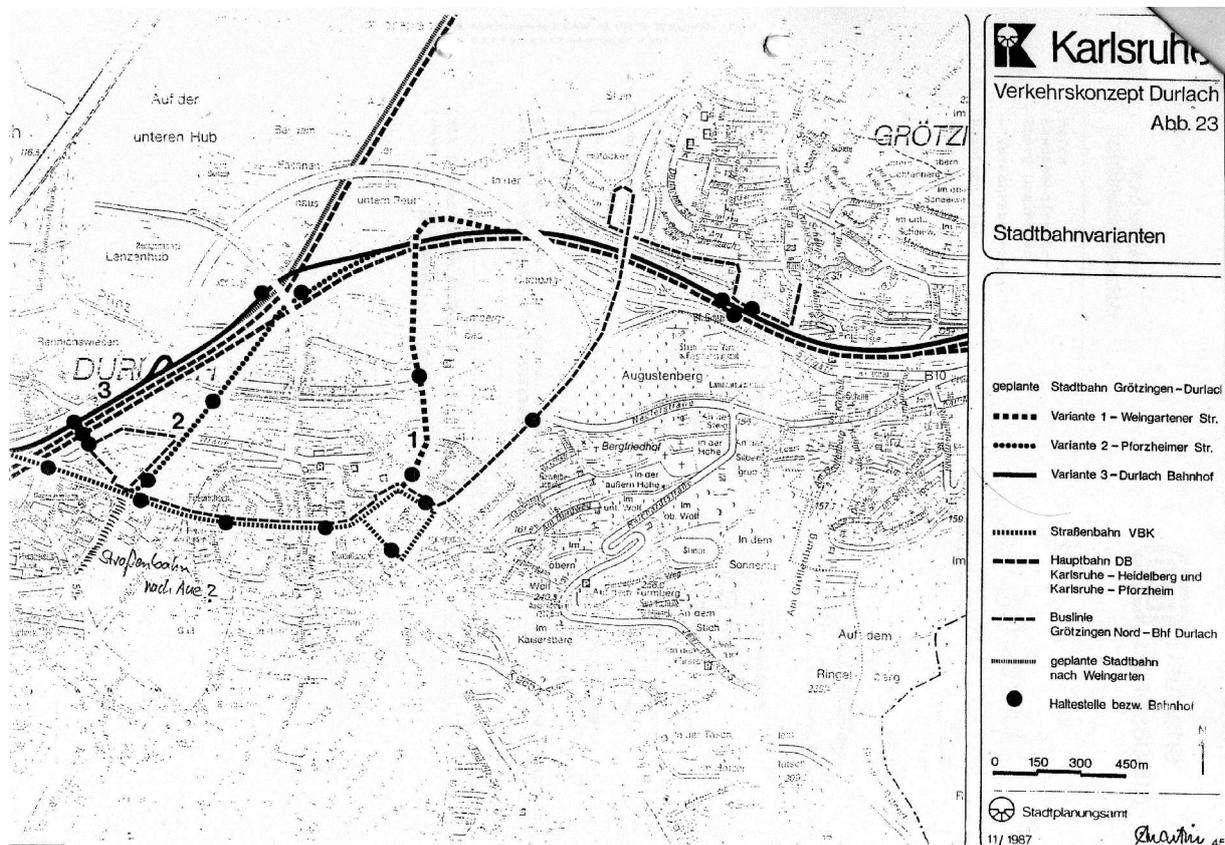


Abbildung 105: Varianten der Stadtbahnstreckenführung in Durlach und Grötzingen²⁴⁵¹

Insgesamt wurde der Widerstand geringer, und so ließ Dieter Ludwig im März 1988 in einem Brief an einen freien Mitarbeiter der Wirtschaftswoche mitteilen,²⁴⁵² er hoffe, dass der

²⁴⁴⁹ Vgl. Deutsche Bundesbahn: Brief an den FDP-Ortsverband Karlsruhe: Stadtbahn Karlsruhe – Bretten. Karlsruhe, 13. Januar 1988. VBK-Registrator. Aktenzeichen 405/60.3 Gemeinschaftsbetrieb Stadtbahn mit der DB. – Allgemeines – Heft 2.

²⁴⁵⁰ Zitat ebd.

²⁴⁵¹ Stadt Karlsruhe: Verkehrskonzept Durlach. Abbildung 23. Stadtbahnvarianten. Aus: FDP Ortsverband Durlach: Malisius, G. Brief Stadtbahn Karlsruhe – Bretten. Karlsruhe, 16. Dezember 1987. Anlage. VBK-Registrator. Aktenzeichen 405/60.3 Gemeinschaftsbetrieb Stadtbahn mit der DB. Heft 2.

²⁴⁵² Vgl. Holland-Letz, Matthias: Brief Wirtschaftswoche – Schwerpunktthema Transport und Verkehr. Recherchen in Sachen Verkehrsverbund Karlsruhe Verkehrsbetriebe – Deutsche Bundesbahn. Köln, 10. März 1988. VBK-Registrator. Aktenzeichen 405/60.3 Gemeinschaftsbetrieb Stadtbahn mit der DB. – Allgemeines – Heft 2.

Vertrag über die Benutzung der DB-Strecke mit Stadtbahnfahrzeugen mit der DB demnächst endlich unterzeichnet werden könne.²⁴⁵³

Das Planfeststellungsverfahren für den Bauabschnitt I, den Bau der Rampe von der Durlacher Allee, der Gleise 11 und 12 sowie einer Wendeschleife für Einrichtungsfahrzeuge noch im 750-V-Bereich, in unmittelbarer Nähe der beiden neuen Bahnsteige an der westlichen Seite des Bahnhofs Durlach, wurde 1988 eingeleitet.²⁴⁵⁴

Entgegen der vorherrschenden politischen Meinung²⁴⁵⁵ erhob der FDP-Ortschaftsverband Durlach am 13. April formell Einspruch gegen „Rampe, Bahnsteig und Wendeschleife für die Karlsruher Straßenbahn beim Bahnhof Durlach“.²⁴⁵⁶ Für den Bau der gesamten Stadtbahnstrecke Karlsruhe – Bretten war gleichzeitig eine aktualisierte Kostenschätzung vorgenommen worden. Für die neu zu bauenden Streckenabschnitte, zusätzliche Kreuzungsmöglichkeiten, die Modernisierung der bestehenden Bahnhöfe, den Bau neuer Haltepunkte und die Elektrifizierung der Strecke wurden nunmehr 43 Mio. DM veranschlagt.²⁴⁵⁷

Doch trotz dieser (und anderer) Einwendungen wurden die Baumaßnahmen genehmigt und umgesetzt.²⁴⁵⁸ Die beiden zusätzlichen Bahnsteige und die Gleise 11 und 12, befinden sich nicht im Eigentum der DB Station und Service AG bzw. der DB Netz AG, sondern gehören den VBK, die sie auch betreiben.

²⁴⁵³ Vgl. Stadtwerke Karlsruhe – Verkehrsbetriebe -; Stammler, Horst: Gemeinschaftsbetrieb Stadtbahn/Deutsche Bundesbahn im Raum Karlsruhe. Karlsruhe, 11. März 1988. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/60.3 Gemeinschaftsbetrieb Stadtbahn mit der DB. – Allgemeines – Heft 2.

²⁴⁵⁴ Vgl. Stadtwerke Karlsruhe – Verkehrsbetriebe: Stadtbahn – Karlsruhe – Bretten. Bauabschnitt I. Verknüpfungsanlage im Bahnhof Karlsruhe-Durlach. Erläuterungsbericht. Karlsruhe 1988. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/60.3 Gemeinschaftsbetrieb Stadtbahn mit der DB. – Allgemeines – Heft 2.

²⁴⁵⁵ Vgl. Durlacher Blatt: „Experten gegen Stadtbahn durch Durlach“ Karlsruhe, 03. Dezember 1987. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/60.3 Gemeinschaftsbetrieb Stadtbahn mit der DB. – Allgemeines – Heft 2.

²⁴⁵⁶ Vgl. FDP-Ortsverband Durlach: „Einspruch gegen das Planfeststellungsverfahren ‚Rampe, Bahnsteig und Wendeschleife für die Karlsruher Straßenbahn beim Bahnhof Durlach‘“ Karlsruhe, 13. April 1988. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/60.3 Gemeinschaftsbetrieb Stadtbahn mit der DB. – Allgemeines – Heft 2.

²⁴⁵⁷ Vgl. Stadtwerke Karlsruhe – Verkehrsbetriebe -; Stammler, Horst: Gemeinschaftsbetrieb Stadtbahn/Deutsche Bundesbahn im Raum Karlsruhe. Karlsruhe, 11. März 1988. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/60.3 Gemeinschaftsbetrieb Stadtbahn mit der DB. – Allgemeines – Heft 2.

²⁴⁵⁸ Vgl. Verkehrsbetriebe Karlsruhe; Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (Hrsg.): Stammler, Horst: report '88. Karlsruhe 1989. S. 7.

Die Planfeststellung für den zweiten Bauabschnitt, die Weiterführung der Gleise entlang der Strecke Karlsruhe – Pforzheim auf der westlichen und nördlichen Seite bis in den Bahnhof Grötzingen, wofür unter anderem eine Brücke über die DB-Strecke Karlsruhe – Bruchsal - Heidelberg notwendig war, wurde im Dezember 1989 eingeleitet.²⁴⁶⁰ Dieses Bauwerk war notwendig, um die stark befahrene Strecke Karlsruhe – Heidelberg höhenfrei kreuzen zu können.²⁴⁶¹ Im weiteren Verlauf war eine zweigleisige Neubaustrecke bis in den Bahnhof Grötzingen geplant, bei dessen östlicher Ein- und Ausfahrt die Strecke Karlsruhe – Heilbronn von der Strecke Karlsruhe – Pforzheim abzweigt.²⁴⁶²

Mit der Einleitung der Planfeststellung für die beiden ersten Bauabschnitte Anfang 1988 und Ende 1989 war gleichzeitig auch die Entscheidung getroffen worden, das dritte Gleis für die Stadtbahn Richtung Pforzheim in Grötzingen, Berghausen und Söllingen entlang der nördlichen Seite der bestehenden DB-Strecke Karlsruhe – Pforzheim zu bauen.

Die Kosten der Verknüpfungsanlage für den Anschluss der Stadtbahn an das Karlsruher Straßenbahnnetz wurden nach dem GVFG mit 85 % gefördert. Die verbleibende Komplementärfinanzierung dieser Baumaßnahmen – überwiegend auf Gemarkung der Stadt Karlsruhe gelegen – teilten sich Stadt und Landkreis Karlsruhe gemäß der jeweiligen Streckenlängen,²⁴⁶³ da beide Gebietskörperschaften einen Nutzen von ihnen erwarteten.

5.2.4.1.3 Planungen im Landkreis Karlsruhe

Die Stadt Bretten, bekannt geworden unter anderem durch den Theologen und Reformier Philipp Melanchthon, ist seit dem 1. Januar 1975 Große Kreisstadt und liegt im Kraichgau im Landkreis Karlsruhe; ihre Einwohnerzahl betrug im Jahr 2010 rund 28.500 Einwohner.²⁴⁶⁴

²⁴⁶⁰ Vgl. Stadtwerke Karlsruhe – Verkehrsbetriebe: Kühn, Axel: Erläuterungsbericht Stadtbahn – Karlsruhe – Bretten. Bauabschnitt II. Strecke Durlach – Grötzingen. Karlsruhe 07. Dezember 1989. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/60.3 Gemeinschaftsbetrieb Stadtbahn mit der DB. – Allgemeines – Heft 2.

²⁴⁶¹ Vgl. Ludwig, Dieter; Emmerich, Horst; in der Beek, Martin: Erfahrungen mit der ersten Stadtbahn auf Bundesbahngleisen. Ein Jahr Gemeinschaftsbetrieb Karlsruhe – Bretten. S. 42. In: der Nahverkehr. Heft 1-2/94. S. 42–50. Düsseldorf 1994.

²⁴⁶² Vgl. Verkehrsbetriebe Karlsruhe; Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (Hrsg.): Stammler, Horst: report '88. Karlsruhe 1989. S. 7.

²⁴⁶³ Vgl. Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH: Drechsler, Georg: Brief an Stadt Bretten. Stadtbahn. hier Aufteilung der Kosten für die Verknüpfungsanlage Karlsruhe-Durlach. Karlsruhe 17. Juni 1992. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/60.6.7.1 Gemeinschaftsbetrieb Stadtbahn – DB. Strecke Karlsruhe – Pfinztal / Verträge.

²⁴⁶⁴ Vgl. <http://de.wikipedia.org/wiki/Bretten>. Zugriff 02. Oktober 2011.

Bretten liegt etwas abseits der Autobahnen²⁴⁶⁵ an den Bundesstraßen B 293 und B 35 sowie an den Eisenbahnstrecken Bruchsal – Mühlacker und Karlsruhe – Heilbronn, der Kraichgaubahn, die sich im Bahnhof Bretten kreuzen.

Die 1879 gebaute und nicht elektrifizierte Strecke zwischen Karlsruhe und Heilbronn war Ende der 70er und Anfang der 80er Jahre des 20. Jahrhunderts ernsthaft gefährdet und aufgrund eines Plans der Deutschen Bundesbahn aus dem Jahr 1976 von der Stilllegung bedroht.²⁴⁶⁶ Einen Taktfahrplan gab es nicht, und das Fahrplanangebot war äußerst dürftig. So fuhren ab dem Sommerfahrplan 1975 beispielsweise an Sonntagen nur noch drei Zugpaare pro Tag.²⁴⁶⁷ Die eingesetzten Fahrzeuge waren veraltet, nicht sonderlich komfortabel und unwirtschaftlich.²⁴⁶⁸

1985 fand unter Leitung von Landrat Dr. Ditteney ein Stadtbahnforum in Bretten statt, um über das Projekt zu informieren und zu diskutieren. Letztlich sprachen sich Bretten, die umliegenden Gemeinden und der Landkreis Karlsruhe für die Stadtbahn aus. Allerdings äußerten die Brettener Einzelhändler ihre Bedenken aus Angst vor einem Abfluss der Kaufkraft Richtung Karlsruhe.²⁴⁶⁹

Am 16. Juli 1985 einigten sich Vertreter der Stadt Bretten und der Bundesbahndirektion Karlsruhe²⁴⁷⁰ darauf, die Stadtbahn über den Bahnhof Bretten hinauszuführen. Jedoch verzichtete die Stadt Bretten auf den direkten Anschluss des Brettener Rathauses, stattdessen wurde beschlossen, das Schul- und Sportzentrum anzuschließen. Wenn es fahrplantechnisch ohne zusätzliche Fahrzeuge möglich wäre, sollte der Endpunkt der Stadtbahn sogar erst im Ortsteil Gölshausen liegen.²⁴⁷¹ Brieflich teilte die Stadt Bretten den VBK am 12. September

²⁴⁶⁵ Vgl. „Bretten: abseits großer Verkehrsströme“. Folie Nr. 21 von 48, Vortrag Dieter Ludwig auf der VDV-Jahrestagung in Erfurt, 21./22. Juni 2005.

²⁴⁶⁶ Vgl. Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (Hrsg.): Ludwig, Dieter u. a.: Die Kraichgaubahn: Schienenverkehr zwischen Karlsruhe und Eppingen von den Anfängen bis heute. Heidelberg – Ubstadt-Weiher – Basel 2004. S. 62.

²⁴⁶⁷ Vgl. ebd. S. 64.

²⁴⁶⁸ Vgl. ebd. S. 59 ff.

²⁴⁶⁹ Vgl. Stadt Bretten; Metzger, Paul (Hrsg.): Braun, Ulrich: Melanchtonstadt Bretten. Beiträge zur Stadtentwicklung. Band 1: Der Bau, die Bedeutung und die Auswirkungen der Stadtbahn auf die Stadtentwicklung von Bretten. Bretten 2006. S. 5.

²⁴⁷⁰ Unter den Vertretern der Deutschen Bundesbahn in dieser Besprechung waren auch Ludwigs alte Freunde Horst Emmerich und Prof. Gerhard Bernstein. Vertreter der VBK oder der AVG waren nicht anwesend.

²⁴⁷¹ Vgl. Deutsche Bundesbahn. Gemeinschaftsbetrieb DB/VBK im Raum Karlsruhe. Niederschrift über die Besprechung im Rathaus Bretten am 16.07.1985. Karlsruhe, 31. Juli 1985. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/60.3 Gemeinschaftsbetrieb Stadtbahn mit der DB. – Allgemeines – Heft 1.

1985 mit, dass man in eigenen Untersuchungen zu dem Ergebnis gekommen sei,²⁴⁷² auf eine Ausschleifung zu verzichten,²⁴⁷³ man wünsche aber zusätzliche Haltepunkte entlang der DB-Strecke.²⁴⁷⁴

Im November 1985 wurde auch die Gemeinde Walzbachtal in die Stadtbahnplanungen einbezogen. Der Bürgermeister Walzbachtals, Heckmann, war sehr interessiert und schlug vor, im Ortsteil Jöhlingen einen zusätzlichen Haltepunkt zu bauen.²⁴⁷⁵

Ebenfalls im November 1985 nahm ein weiterer Akteur, der für den Aufbau des Karlsruher Modells eine tragende Rolle spielen sollte, seine Tätigkeit auf: Paul Metzger wurde zum Brettener Oberbürgermeister gewählt. Ludwig gratulierte Metzger in einem Brief zur Wahl, mit dem er ihm gleichzeitig Informationen über das Stadtbahnprojekt und seine Vorzüge zukommen ließ.²⁴⁷⁶

Anfang der 1980er Jahre war die Stadt Bretten von der Wirtschaftskrise erfasst worden. Die Tatsache, dass sich die in Bretten ansässige Industrie auf sogenannte „weiße Ware“,²⁴⁷⁷ d. h. Haushaltsgeräte, insbesondere Herde und Öfen sowie langlebige und teure Konsumgüter konzentriert hatte, verschärfte diese Entwicklung zusätzlich, da deren Hersteller besonders hart von der Wirtschaftskrise getroffen wurden.

Die traditionsreiche Firma Neff musste im Anschluss an ihre damalige Konzernmutter AEG 1982 in ein Vergleichsverfahren, wurde anschließend von der Firma Bosch-Siemens Haushaltsgeräte (BSH) übernommen und bestand nur noch als ein Markenname im Portfolio

²⁴⁷² Vgl. Stadt Bretten; Bürgermeisteramt: Brief an Stadtwerke Karlsruhe – Verkehrsbetriebe – Gemeinschaftsbetrieb DB/VBK im Raum Karlsruhe. Hier: Straßenbahnprojekt Karlsruhe-Bretten. Bretten, 12. September 1985. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/60.3 Gemeinschaftsbetrieb Stadtbahn mit der DB. – Bauliche Anlagen – – Betrieb –.

²⁴⁷³ Vgl. ebd. Anlage.

²⁴⁷⁴ Vgl. ebd.

²⁴⁷⁵ Vgl. Drechsler, Georg: Aktenvermerk vom 22. November 1985. Gemeinschaftsbetrieb Stadtbahn/DB. Karlsruhe 1985. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/60.3 Gemeinschaftsbetrieb Stadtbahn mit der DB. – Allgemeines – Heft 1.

²⁴⁷⁶ Vgl. Ludwig, Dieter: Brief an den Brettener Oberbürgermeister Paul Metzger. Stadtbahnbetrieb Karlsruhe – Bretten. Karlsruhe, 26. November 1985. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/60.3 Gemeinschaftsbetrieb Stadtbahn mit der DB. – Allgemeines – Heft 1.

²⁴⁷⁷ Unter „weißer Ware“ versteht man Elektrogeräte für den Haushalt, insbesondere Großgeräte wie Kühlschränke, Herde, Waschmaschinen usw., da diese sehr häufig in weißer Farbe hergestellt werden.

Der Gegensatz zur „weißen Ware“ ist die „braune Ware“, worunter Geräte der Unterhaltungselektronik wie Fernseher und Hi-Fi-Anlagen zusammengefasst werden, da deren Gehäuse bis in die 70er Jahre zumindest teilweise aus Holz gefertigt und somit braun waren.

der BSH fort. Die Fertigung in Bretten wurde stark reduziert.²⁴⁷⁸ Hatte Neff Ende der 1960er Jahre noch über 4.000 Menschen in Bretten beschäftigt, so waren es 2011 noch 1.300.²⁴⁷⁹ Der größte Arbeitgeber Bretzens, die Firma Malag, geriet ebenfalls in Schwierigkeiten und musste schließlich 1986 Konkurs anmelden.²⁴⁸⁰ Die Folge war, dass die Arbeitslosenquote in Bretten auf über 20 % stieg, sodass bahn- und citynahe Industrieflächen verödeten.²⁴⁸¹

Um diese Entwicklung umzukehren, entschied sich der Brettener Oberbürgermeister Paul Metzger, ein ganze Reihe von Maßnahmen zu planen und umzusetzen.²⁴⁸² Er machte sich die Pläne der Stadtbahn Karlsruhe-Bretten zu eigen und unterstützte den Bau gegen alle Widerstände in Bretten.²⁴⁸³ Was neben Ludwigs „festem Glauben (...), dass das Unmögliche möglich gemacht werden kann“,²⁴⁸⁴ dabei half, war vor allem die Tatsache, dass der Landkreis Karlsruhe in Person von Landrat Ditteney zugesagt hatte, von der nach der Förderung gemäß dem GVFG verbleibenden Komplementärfinanzierung von 15 % die Hälfte, also 7,5 % zu übernehmen.²⁴⁸⁵

Metzger stand so sehr für die Stadtbahn, dass Dieter Ludwig ihn sogar als „Hebamme der Stadtbahn“ bezeichnete.²⁴⁸⁶

Metzger sah sich selbst als Befürworter der Stadtbahn in einer „Pionierrolle“ und das Projekt Stadtbahn so sehr als „sein Projekt“, dass er eines Tages den Karlsruher Landrat Ditteney wegen der Finanzierung der Stadtbahn öffentlich attackierte, sodass es diesem nun zu viel wurde. Ditteney verwies in einem Brief darauf, dass auch schon vor der Stadtbahn Karlsruhe – Bretten im Landkreis andere Stadtbahnstrecken (Karlsruhe – Ettlingen – Bad

²⁴⁷⁸ Vgl. Ludwig, Dieter: Vortrag Dieter Ludwig auf der VDV-Jahrestagung in Erfurt, 21./22. Juni 2005. Folie 22 von 48.

Und http://de.wikipedia.org/wiki/Neff_GmbH. Zugriff 28. September 2011.

Und: Interview mit Ulrich Braun, Leiter des Stadtplanungsamts Bretten, 21. April 2005.

²⁴⁷⁹ Vgl. http://de.wikipedia.org/wiki/Neff_GmbH. Zugriff 28. September 2011.

²⁴⁸⁰ Vgl. <http://www.bak-bretten.de/texte/wp2009/11/117die-malag-werke/>. Zugriff 28. September 2011.

²⁴⁸¹ Vgl. Ludwig, Dieter: Vortrag Dieter Ludwig auf der VDV-Jahrestagung in Erfurt, 21./22. Juni 2005. Folie 22 von 48.

Und: Interview mit Ulrich Braun, Leiter des Stadtplanungsamts Bretten, 21. April 2005.

²⁴⁸² Interview mit Ulrich Braun, Leiter des Stadtplanungsamts Bretten, 21. April 2005.

²⁴⁸³ Vgl. Interview mit Paul Metzger. In: Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (Hrsg.): Ludwig, Dieter u. a.: Die Kraichgaubahn: Schienenverkehr zwischen Karlsruhe und Eppingen von den Anfängen bis heute. Heidelberg – Ubstadt-Weiher – Basel 2004. S. 8.

²⁴⁸⁴ Zitat ebd. S. 8.

²⁴⁸⁵ Vgl. ebd. S. 8.

²⁴⁸⁶ Zitiert nach: Interview mit Paul Metzger in: Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (Hrsg.): Ludwig, Dieter u. a.: Die Kraichgaubahn: Schienenverkehr zwischen Karlsruhe und Eppingen von den Anfängen bis heute. Heidelberg – Ubstadt-Weiher – Basel 2004. S. 8.

Herrenalb/Ittersbach, Karlsruhe – Hochstetten und Karlsruhe – Rheinstetten) gebaut worden seien,²⁴⁸⁷ und forderte Metzger auf, sich daran zu erinnern, „daß ich Sie nachhaltig habe schieben müssen, damit Sie bei der Stadtbahnlinie Karlsruhe – Bretten überhaupt mitmachen.“²⁴⁸⁸ Er fuhr fort: „Sie sind mir schon ein seltsamer Vorreiter.“²⁴⁸⁹

Metzger entgegnete, dass für ihn die Stadtbahn Karlsruhe – Bretten tatsächlich ein Pilotprojekt sei, das weltweit Beachtung gefunden habe.²⁴⁹⁰ Die Väter dieses Modells säßen jedoch weder im Landratsamt Karlsruhe noch im Rathaus Bretten.²⁴⁹¹ „Pioniere für den verbesserten Schienennahverkehr auf der Kraichgaustrecke der Bundesbahn waren und sind für mich die Herren Ludwig von der AVG und Emmerich von der Bundesbahn. (...) Sie haben als Landrat diese Chance sehr frühzeitig erkannt (...). Uns allen kommt das Verdienst zu, daß die Gelder für die ‚Weltneuheit einer Straßenbahn mit zwei Stromkreisen‘, die auf Bahn- und Straßenbahngleisen fährt, bereitgestellt wurden (...)“²⁴⁹²

Im Dezember 1985 konnten einige wichtige Hürden auf dem Weg zum Zweisystembetrieb genommen werden. Zunächst wurde am 17. Dezember 1985 gemeinsam vom zuständigen Innenministerium Baden-Württemberg, von VBK/AVG und von der DB, die durch Emmerich und Bernstein vertreten war, die verwaltungsmäßige und finanztechnische Umsetzung des Projekts geklärt.²⁴⁹³ Dabei wurden Verfahrensweisen vereinbart, die größtenteils bis heute bei der Umsetzung des Karlsruher Modells praktiziert werden. Die AVG fungiert dabei in der Regel sowohl bezüglich der Finanzierung, der Bauabwicklung und der Betriebsdurchführung als Generalunternehmer und stellt die GVFG-Anträge für die Bezuschussung. Anschließend baut sie die vorhandenen Strecken auf Stadtbahnstandard um, auch wenn sich diese in Besitz der DB befinden.²⁴⁹⁴ Dabei gehen, wenn DB-Infrastruktur betroffen ist, alle Baumaßnahmen

²⁴⁸⁷ Vgl. Der Landrat des Landkreises Karlsruhe, Ditteney, Bernhard: Brief an Oberbürgermeister Paul Metzger.: „Zuschuß des Landkreises Karlsruhe zum ÖPNV. Nichtöffentliche Sitzung des Verwaltungsausschusses vom 16.11. d.J. Bericht in den BNN – Brettener Ausgabe („Bleibt Bretten auf der Nachforderung sitzen?“)“ Karlsruhe, 20. November 1995. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/60.6.2 Gemeinschaftsbetrieb Stadtbahn – DB / Strecke Bereich Bretten. Heft 1.

²⁴⁸⁸ Zitat ebd.

²⁴⁸⁹ Zitat. ebd.

²⁴⁹⁰ Vgl. Melanchtonstadt Bretten, der Oberbürgermeister: Metzger, Paul: Brief an Landrat Bernhard Ditteney: „Zuschuß des Landkreises Karlsruhe zum ÖPNV. Nichtöffentliche Sitzung des Verwaltungsausschusses am 16.11.1995.“ Bretten, 21. November 1995. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/60.6.2 Gemeinschaftsbetrieb Stadtbahn – DB / Strecke Bereich Bretten. Heft 1.

²⁴⁹¹ Vgl. ebd.

²⁴⁹² Zitat ebd.

²⁴⁹³ Vgl. VBK: Aktenvermerk. Gemeinschaftsbetrieb Stadtbahn/DB. Hier: verwaltungs- und finanztechnische Durchführung des Vorhabens. Karlsruhe, 27. Dezember 1985. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/60.3 Gemeinschaftsbetrieb Stadtbahn mit der DB. – Allgemeines – Heft 1.

²⁴⁹⁴ Vgl. ebd.

nach ihrer Fertigstellung unmittelbar und unentgeltlich in das Eigentum der DB über.²⁴⁹⁵ Außerdem wurde vereinbart, dass die AVG der DB für die Benutzung der Strecken eine entsprechende Streckenbenutzungsgebühr zahlen musste.²⁴⁹⁶

Am 20. Dezember 1985 lösten VBK/AVG und die Deutsche Bundesbahn in einer Besprechung die Probleme der voneinander abweichenden Tarife der Unternehmen. Die neue Regelung galt von der Aufnahme des Stadtbahnbetriebs bis zur Gründung des KVV und fand dann auch Eingang in die Tarifbestimmungen des KVV. Dabei wurde vereinbart, dass auf der Strecke Karlsruhe-Bretten in den Stadtbahnen das Tarifsystem von VBK/AVG gelten sollte, in den Eilzügen der DB weiterhin der DB-Tarif. Um die Fahrgäste nicht zu verwirren, sollten beide Tarife in den jeweils anderen Zügen anerkannt werden. Gleiches sollte auch für die Fahrstrecke zwischen Karlsruhe-Durlach und dem Karlsruher Hauptbahnhof gelten, egal ob der Fahrweg durch die Karlsruher Innenstadt oder über die DB-Strecke gewählt wurde. Die durch den Gemeinschaftsbetrieb entstehenden Defizite mit den bedienten Gemeinden und Gebietskörperschaften sollte ausschließlich die AVG mit diesen abrechnen.²⁴⁹⁷

Im März 1986 wurde auch der erste Entwurf einer Grundsatzvereinbarung für die Strecke Karlsruhe – Bretten bei der AVG erarbeitet.²⁴⁹⁸ Nach diesem Entwurf sollte gemäß § 1 geregelt werden: „Die Deutsche Bundesbahn und die Stadt Karlsruhe als Verkehrsträger verpflichten sich, über die DB-Strecke Bretten – Karlsruhe (Kursbuchstrecke 777) einen Gemeinschaftsbetrieb zwischen Bretten und Karlsruhe zu betreiben und die Gemeinde Pfinztal mit anzuschließen. Die Verpflichtung gilt solange, wie dies mit den nach diesem Vertrag zu beschaffenden Fahrzeugen (etwa 30 Jahre) und den zu erstellenden Anlagen möglich ist.“²⁴⁹⁹ Außerdem sollte das Busnetz auf den Gemeinschaftsbetrieb abgestimmt

²⁴⁹⁵ Interview Carsten Strähle am 24. Juni 2012.

²⁴⁹⁶ Vgl. VBK: Aktenvermerk. Gemeinschaftsbetrieb Stadtbahn/DB. Hier: verwaltungs- und finanztechnische Durchführung des Vorhabens. Karlsruhe, 27. Dezember 1985. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/60.3 Gemeinschaftsbetrieb Stadtbahn mit der DB. – Allgemeines – Heft 1.

²⁴⁹⁷ Vgl. AVG/VBK: Aktenvermerk. Stadtbahn Karlsruhe – Bretten. Hier: Tarifgestaltung. Karlsruhe, 23. Dezember 1985. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/60.3 Gemeinschaftsbetrieb Stadtbahn mit der DB. – Allgemeines – Heft 1.

²⁴⁹⁸ Vgl. Muster. Grundsatzvereinbarung zwischen dem Landkreis Karlsruhe, vertreten durch den Landrat, der Stadt Bretten, vertreten durch den Oberbürgermeister, der Gemeinde Walzbachtal, vertreten durch den Bürgermeister, der Gemeinde Pfinztal, vertreten durch den Bürgermeister sowie der Stadt Karlsruhe, vertreten durch den Oberbürgermeister, und der Deutschen Bundesbahn – Bundesbahndirektion Karlsruhe –, vertreten durch den Präsidenten, über die Einrichtung eines durchgehenden Gemeinschaftsbetriebes mit den Stadtbahnfahrzeugen zwischen Bretten und Karlsruhe. Karlsruhe, 1986. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/60.3 Gemeinschaftsbetrieb Stadtbahn mit der DB. – Allgemeines – Heft 1.

²⁴⁹⁹ Zitat ebd. S. 1.

werden.²⁵⁰⁰ Auch wurde in diesem Abschnitt geregelt, dass Pfinztal nicht nur über die Haltestelle Berghausen-Hummelberg, sondern zusätzlich auf eine andere wie auch immer geartete Weise an die Stadtbahn angeschlossen werden sollte.²⁵⁰¹ In § 3 wird einerseits diese Absicht, andererseits die Unklarheit noch deutlicher. Denn ein drittes Gleis für die Stadtbahn war nur zwischen Durlach und Grötzingen festgelegt,²⁵⁰² bezüglich Pfinztals sollte eine „Anschlußstrecke nach Pfinztal-Berghausen“²⁵⁰³ gebaut werden.²⁵⁰⁴ Ob von der Strecke Karlsruhe – Bretten oder von Grötzingen aus, wurde also noch nicht festgelegt. Nach § 2 war damals noch ein echter Mischbetrieb zwischen DB und AVG geplant, denn „die Stadtbahnzüge des Gemeinschaftsbetriebs ersetzen die heute verkehrenden Nahverkehrszüge zwischen Karlsruhe und Bretten.“²⁵⁰⁵ Von den Eilzügen war in diesem Passus also nicht die Rede.

In der Folgezeit beschäftigte sich der Brettener Gemeinderat weiter mit dem Stadtbahnprojekt. Dabei wurde der Wunsch bekräftigt, die Stadtbahn nicht am Bahnhof enden zu lassen, sondern weiter durch die Stadt zu führen.²⁵⁰⁶ Um den eingeplanten Finanzierungsanteil von 3,23 Mio. DM aufbringen zu können, musste Bretten auf den geplanten Bau einer Stadthalle verzichten,²⁵⁰⁷ was verständlicherweise nicht unumstritten war.²⁵⁰⁸ Außerdem äußerten sich vor allem die Einzelhändler negativ,²⁵⁰⁹ die einen Kaufkraftabfluss Richtung Karlsruhe befürchteten. Doch Metzger vertrat die Ansicht, dass die Stadtbahn in zwei Richtungen führe und der Kunde dorthin, wo das Angebot stimme.²⁵¹⁰

²⁵⁰⁰ Vgl. ebd. S. 2.

²⁵⁰¹ Vgl. ebd. S. 2.

²⁵⁰² Vgl. ebd. S. 2.

²⁵⁰³ Zitat ebd. S. 2.

²⁵⁰⁴ Vgl. ebd. S. 2.

²⁵⁰⁵ Zitat ebd. S. 2.

²⁵⁰⁶ Vgl. Stadt Bretten; Metzger, Paul (Hrsg.): Braun, Ulrich: Melanchtonstadt Bretten. Beiträge zur Stadtentwicklung. Band 1: Der Bau, die Bedeutung und die Auswirkungen der Stadtbahn auf die Stadtentwicklung von Bretten. Bretten 2006. S. 5.

²⁵⁰⁷ Vgl. ebd. S. 5.

²⁵⁰⁸ Vgl. Interview mit Paul Metzger in: Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (Hrsg.): Ludwig, Dieter u. a.: Die Kraichgaubahn: Schienenverkehr zwischen Karlsruhe und Eppingen von den Anfängen bis heute. Heidelberg – Ubstadt-Weiher – Basel 2004. S. 9.

²⁵⁰⁹ Vgl. Stadt Bretten; Metzger, Paul (Hrsg.): Braun, Ulrich: Melanchtonstadt Bretten. Beiträge zur Stadtentwicklung. Band 1: Der Bau, die Bedeutung und die Auswirkungen der Stadtbahn auf die Stadtentwicklung von Bretten. Bretten 2006. S. 5.

²⁵¹⁰ Vgl. Interview mit Paul Metzger in: Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (Hrsg.): Ludwig, Dieter u. a.: Die Kraichgaubahn: Schienenverkehr zwischen Karlsruhe und Eppingen von den Anfängen bis heute. Heidelberg – Ubstadt-Weiher – Basel 2004. S. 9.

Außerdem wurden 1986 die Streckenplanungen in der Öffentlichkeit diskutiert und die erste Grundlagenvereinbarung für die Strecke Karlsruhe – Bretten unterschrieben.²⁵¹¹

All das geschah teilweise noch vor der gelungenen ersten Probefahrt des Prototyps; die Auslieferung serienreifer Fahrzeug war noch nicht absehbar. Doch das bremste Ludwig nicht in seinem Elan und hinderte ihn nicht daran, sein „Projekt“ Stadtbahn schon „zu verkaufen“, die Streckenplanung einzuleiten und in Vertragsverhandlungen mit den Gemeinden entlang der potenziellen Strecke Karlsruhe –Bretten einzutreten.²⁵¹² Er vertraute darauf – mit Recht, wie sich herausstellen sollte –, dass es Forcher und seinen Mitarbeitern gelingen würde, rechtzeitig zur Betriebsaufnahme ein geeignetes Fahrzeug zur Verfügung zu stellen.²⁵¹³

Am 8. November 1988 wurden²⁵¹⁴ „nach langwierigen Verhandlungen“²⁵¹⁵ die Verträge zur Stadtbahn zwischen der Stadt Karlsruhe, der AVG, der Deutschen Bundesbahn, der Gemeinde Walzbachtal, der Stadt Bretten und dem Landkreis Karlsruhe unterzeichnet.²⁵¹⁶

1988 wurden dementsprechend zehn Zweisystem-Stadtbahnwagen bestellt, acht für den Betrieb und zwei Reservefahrzeuge, die nach einer Bauzeit von etwa zwei Jahren ausgeliefert werden sollten.²⁵¹⁷

²⁵¹¹ Vgl. Muster. Grundsatzvereinbarung zwischen dem Landkreis Karlsruhe, vertreten durch den Landrat, der Stadt Bretten, vertreten durch den Oberbürgermeister, der Gemeinde Walzbachtal, vertreten durch den Bürgermeister, der Gemeinde Pfinztal, vertreten durch den Bürgermeister sowie der Stadt Karlsruhe, vertreten durch den Oberbürgermeister, und der Deutschen Bundesbahn – Bundesbahndirektion Karlsruhe –, vertreten durch den Präsidenten, über die Einrichtung eines durchgehenden Gemeinschaftsbetriebes mit den Stadtbahnfahrzeugen zwischen Bretten und Karlsruhe. Karlsruhe, 1986. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/60.3 Gemeinschaftsbetrieb Stadtbahn mit der DB. – Allgemeines – Heft 1.

²⁵¹² Vgl. Muster. Grundsatzvereinbarung zwischen dem Landkreis Karlsruhe, vertreten durch den Landrat, der Stadt Bretten, vertreten durch den Oberbürgermeister, der Gemeinde Walzbachtal, vertreten durch den Bürgermeister, der Gemeinde Pfinztal, vertreten durch den Bürgermeister sowie der Stadt Karlsruhe, vertreten durch den Oberbürgermeister, und der Deutschen Bundesbahn – Bundesbahndirektion Karlsruhe –, vertreten durch den Präsidenten, über die Einrichtung eines durchgehenden Gemeinschaftsbetriebes mit den Stadtbahnfahrzeugen zwischen Bretten und Karlsruhe. Karlsruhe, 1986. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/60.3 Gemeinschaftsbetrieb Stadtbahn mit der DB. – Allgemeines – Heft 1.

²⁵¹³ Interview mit Peter Forcher am 28. Dezember 2010 und 07. Januar 2011.

²⁵¹⁴ Vgl. Verkehrsbetriebe Karlsruhe; Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (Hrsg.): Stammler, Horst: report '88. Karlsruhe 1989. S. 7.

²⁵¹⁵ Zitat ebd. S. 7.

²⁵¹⁶ Vgl. ebd. S. 7.

²⁵¹⁷ Vgl. ebd. S. 7 f.

5.2.4.2 Bau und Umbau der Strecke Karlsruhe-Durlach – Bretten (– Eppingen)

1989 wurden die Umbauarbeiten der vorhandenen Strecke und der Bau der Neubauabschnitte mit dem Einbau einer Weiche auf der Durlacher Allee in Richtung des Bahnhofs Durlach begonnen.²⁵¹⁸

Im nächsten Jahr, 1990, wurden der Bau der Rampe und des zweigleisigen Neubaustreckenabschnitts ebenso wie der Aus- und Umbau sowie die Elektrifizierung der Strecke Karlsruhe – Grötzingen eingeleitet.²⁵¹⁹

1991 wurde der erste Bauabschnitt inklusive der Rampe und der Verknüpfung mit dem VBK-Netz am Bahnhof Durlach sowie einer Wendeschleife für Einsystem-Fahrzeuge in Betrieb genommen.²⁵²⁰ In dieser Wendeschleife wendeten ab dem 2. Dezember 1991 Einsatzwagen, die das Umsteigen und die Weiterfahrt in die Karlsruher Innenstadt von in Durlach aus den DB-Zügen aussteigenden Fahrgästen erleichtern und die Reisezeit verkürzen sollten. Dieses Angebot wurde so gut angenommen, dass nach einigen Tagen die Zahl der Fahrten von vier auf sieben pro Tag erhöht werden musste.²⁵²¹

²⁵¹⁸ Vgl. Verkehrsbetriebe Karlsruhe; Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (Hrsg.): Stammler, Horst: report '89. Karlsruhe 1990. S. 26.

²⁵¹⁹ Vgl. ebd. S. 26.

²⁵²⁰ Vgl. Verkehrsbetriebe Karlsruhe; Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (Hrsg.): Stammler, Horst: report '91. Karlsruhe 1992. S. 7.

²⁵²¹ Vgl. ebd. S. 7 f.



Abbildung 107: Brücke der Stadtbahnstrecke über die Eisenbahnstrecke Karlsruhe – Heidelberg²⁵²²

Mit dem Weiterbau der Strecke von Grötzingen nach Bretten konnte erst 1992 begonnen werden.²⁵²³ Obwohl auf einer vorhandenen Strecke gefahren werden sollte, waren dennoch zahlreiche Baumaßnahmen notwendig, neben der Elektrifizierung des Abschnitts vor allem Anpassungen der Signal- und Fernmeldeanlagen sowie der Bau zusätzlicher Haltepunkte und Kreuzungsgleise, wie AVG-Bauabteilungsleiter Uwe Konrath in einem Aufsatz beschrieb.²⁵²⁴

Eine besondere Maßnahme erforderte der zweigleisige Ausbau der Strecke bei Jöhlingen. Die Böschung des dortigen Bahndamms war als wertvoller Halbtrockenrasen-Standort klassifiziert.²⁵²⁵ „Als Ausgleichsmaßnahme für den Bahnbau sollten daher ca. 3000 m² der wertvollen Vegetation erhalten bleiben.“²⁵²⁶ Konrath löste dieses Problem, indem er die Flächen in 1,5 m² großen, 30 bis 40 cm dicken Stücken abtragen, zwischenlagern und nach dem erfolgten Gleisbau wieder anpflanzen ließ.²⁵²⁷

²⁵²² Foto Worch. Archiv AVG.

²⁵²³ Vgl. Konrath, Uwe: Stadtbahn Karlsruhe – Bretten. Durchführung der Baumaßnahme. S. 562. In: Der Eisenbahningenieur 43 (1992) 9. Frankfurt am Main 1992. S. 562–566.

²⁵²⁴ Vgl. ebd. S. 562.

²⁵²⁵ Vgl. ebd. S. 565.

²⁵²⁶ Zitat ebd. S. 562.

²⁵²⁷ Vgl. ebd. S. 562.

Des Weiteren sollten bei Walzbachtal ein weiterer Kreuzungsbahnhof eingerichtet und insgesamt acht zusätzliche Haltepunkte gebaut werden.²⁵²⁸ Zu guter Letzt musste die bis dahin nicht elektrifizierte Strecke mit einer Oberleitung versehen werden.²⁵²⁹

Doch Metzgers Pläne umfassten mehr, als lediglich Bretten zum Drehkreuz des Stadtbahnverkehrs²⁵³⁰ zu machen. Zu seinem Plan gehörten außerdem die Konversion brachliegender Industrieflächen, die Ansiedelung weiterführender Schulen und neuer Gewerbebetriebe, die Unterstützung der bestehenden und neuer Einzelhandelsbetriebe sowie der Ausweis (stadtbahnnahe) neuer Baugebiete für den Wohnungsbau. Davon versprach er sich eine Erhöhung der Steuereinnahmen durch die neuen Betriebe ebenso wie durch die größere Bevölkerung.²⁵³¹

Der 1986 geäußerte Wunsch des Brettener Gemeinderats, die Stadtbahn nicht am Bahnhof enden zu lassen,²⁵³² wurde umgesetzt. Zwar wurde, anders als beispielsweise in der Durchführbarkeitsuntersuchung von 1983/1984 vorgeschlagen, keine Stichstrecke in die Stadt Bretten gebaut,²⁵³³ ebenso wurde, anders als in Leopoldshafen, keine Ausschleifung in den Ort gebaut, sondern die Stadtbahn blieb auf der alten Trasse der Bundesbahn. Jedoch endeten die Stadtbahnen mit dem Ziel Bretten nicht im Brettener Bahnhof, sondern fuhren bis zum Bahnhof im Ortsteil Gölshausen. Zur besseren Erschließung Brettens wurden die Haltepunkte Stadtmitte, Wannenberg und Schulzentrum neu gebaut.

Und die Bahn lief auch nicht an der Stadt vorbei. Denn die Stadt Bretten kaufte die ehemaligen Industrieflächen in der Nähe der Bahnstrecke, sanierte sie, brach die alten Gebäude ab, und siedelte Dienstleistungsbetriebe, Einzelhandelsgeschäfte und öffentliche

²⁵²⁸ Vgl. Verkehrsbetriebe Karlsruhe; Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (Hrsg.): Stammler, Horst: report '88. Karlsruhe 1989. S. 7.

²⁵²⁹ Vgl. ebd. S. 7.

²⁵³⁰ Vgl. Stadt Bretten; Metzger, Paul (Hrsg.): Braun, Ulrich: Melanchtonstadt Bretten. Beiträge zur Stadtentwicklung. Band 1: Der Bau, die Bedeutung und die Auswirkungen der Stadtbahn auf die Stadtentwicklung von Bretten. Bretten 2006. S. 11.

²⁵³¹ Interview mit Ulrich Braun, Leiter des Stadtplanungsamts Bretten, 21. April 2005.
Und Ludwig, Dieter: Vortrag auf der VDV-Jahrestagung in Erfurt, 21./22. Juni 2005. Folien 20-38. Archiv Allgeier. Aktenzeichen A-6.

²⁵³² Vgl. Stadt Bretten; Metzger, Paul (Hrsg.): Braun, Ulrich: Melanchtonstadt Bretten. Beiträge zur Stadtentwicklung. Band 1: Der Bau, die Bedeutung und die Auswirkungen der Stadtbahn auf die Stadtentwicklung von Bretten. Bretten 2006. S. 5.

²⁵³³ Vgl. Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (AVG); SNV Studiengesellschaft Nahverkehr (Hrsg.): Drechsler, Georg; Rieke, Horst u. a.: Durchführbarkeitsuntersuchung zur Verknüpfung des Schienenpersonenverkehrs eines Straßenbahnbetriebs und der Deutschen Bundesbahn am Beispiel des Raumes Karlsruhe. Karlsruhe 1984. Gefördert vom Bundesministerium für Forschung und Technologie (BMFT). Förderungskennzeichen TV 8306 3. Drechsler, Georg: Zusammenfassung. S. 12.

Einrichtungen an.²⁵³⁴ Durch diese Konversion, die brachliegenden früheren Industriegebiete neu und anders zu nutzen, wuchs die Stadt auf die Bahn zu.

Die Umsetzung von Metzgers Plänen war aus Brettener Sicht sehr erfolgreich. Die Einwohnerzahl Brettens stieg von 23.800 im Jahr 1988 auf 28.000 im Jahr 2004.²⁵³⁵ Die Grundstückspreise in der Kernstadt stiegen im gleichen Zeitraum von 160 auf 230 Euro pro Quadratmeter und beispielsweise in Bretten-Bauerbach von 40 auf 120 Euro pro Quadratmeter.²⁵³⁶ Die Zahl der Arbeitsplätze erhöhte sich in dieser Zeit von 8.600 auf 11.000,²⁵³⁷ während die Arbeitslosenquote von 20 % auf 7 % sank.²⁵³⁸ Ein sehr großer prozentualer Zuwachs mit 92,4 % war bei der Schülerzahl auf weiterführenden Schulen zu verzeichnen, der Wert stieg von 1.450 im Jahr 1988 auf 2.790 im Jahr 2004 an.²⁵³⁹ Die Steuerkraftsumme stieg zwischen 1988 und 2004 um über 80 % von 13,7 Mio. Euro auf 24,9 Mio. Euro pro Jahr.²⁵⁴⁰ Der größte prozentuale Zuwachs, 193,8 % war bei den Gewerbesteuererinnahmen zu verzeichnen: Diese stiegen von 4,8 Mio. Euro im Jahr 1988 auf 14,1 Mio. Euro im Jahr 2004.²⁵⁴¹

Wie in Stutensee und entlang der Hardtbahn war darüber hinaus in Bretten auch ein Anstieg der Grundstückspreise in der Kernstadt von 160 Euro/m² im Jahr 1988 auf 230 Euro/m² im Jahr 2004 zu verzeichnen. In den an der Stadtbahnstrecke gelegenen Ortsteilen Bauerbach (von 40 Euro/m² 1988 auf 120 Euro/m² 2004) und Gölshausen (von 70 Euro/m² 1988 auf 140 Euro/m² 2004) war die Entwicklung vergleichbar.²⁵⁴²

Bis 1995 stiegen die Baukosten für den Streckenabschnitt Karlsruhe – Bretten von ursprünglich geplanten 23 Mio. DM auf 44 Mio. DM, der Anteil Brettens auf 5 Mio. DM.²⁵⁴³

²⁵³⁴ Vgl. Ludwig, Dieter: Vortrag Dieter Ludwig auf der VDV-Jahrestagung in Erfurt, 21./22. Juni 2005. Folie Nr. 32 von 48.

²⁵³⁵ Vgl. ebd. Folie Nr. 30 von 48.

²⁵³⁶ Vgl. ebd. Folie Nr. 31 von 48.

²⁵³⁷ Vgl. ebd. Folie Nr. 34 von 48.

²⁵³⁸ Vgl. ebd. Folie Nr. 35 von 48.

²⁵³⁹ Vgl. ebd. Folie Nr. 36 von 48.

²⁵⁴⁰ Vgl. ebd. Folie Nr. 37 von 48.

²⁵⁴¹ Vgl. ebd. Folie Nr. 38 von 48.

²⁵⁴² Vgl. ebd. Folie Nr. 31 von 48.

²⁵⁴³ Vgl. Stadt Bretten; Metzger, Paul (Hrsg.): Braun, Ulrich: Melanchtonstadt Bretten. Beiträge zur Stadtentwicklung. Band 1: Der Bau, die Bedeutung und die Auswirkungen der Stadtbahn auf die Stadtentwicklung von Bretten. Bretten 2006. S. 7.

Insgesamt hat Bretten für alle vier Stadtbahnstrecken, die sich im Brettener Bahnhof treffen in den letzten 25 Jahren rund 15 Mio. Euro aufgewendet.²⁵⁴⁴

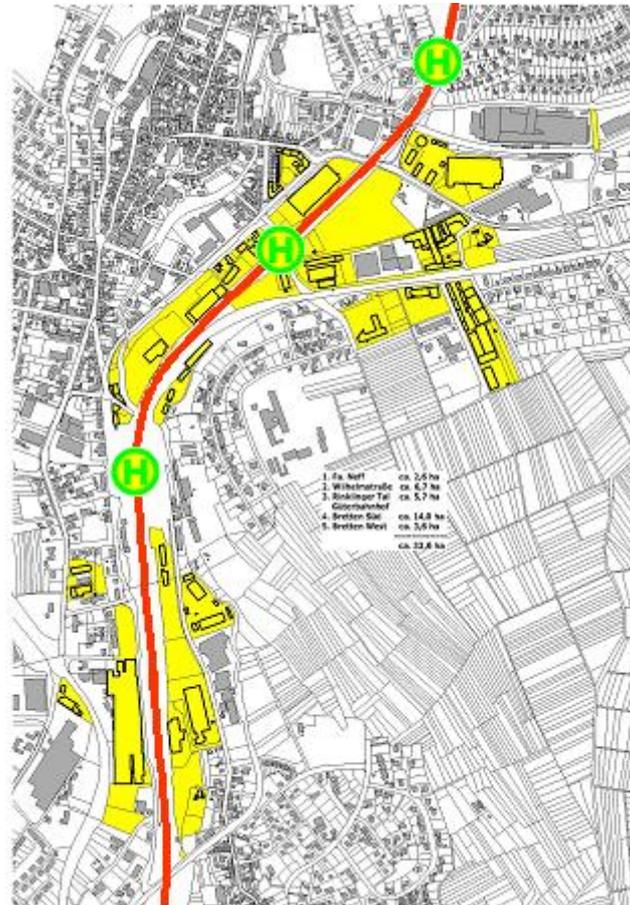


Abbildung 108: „Flächenrecycling in Bretten“²⁵⁴⁵

1995 wurde mit Bretten Kupferhölde ein weiterer Haltepunkt in Betrieb genommen, der ein Wohngebiet mit 2.500 Einwohnern erschließt.²⁵⁴⁶ 2002 folgte die Inbetriebnahme des Haltepunkts Gölshausen Industriegebiet zur Erschließung des gleichnamigen Industriegebiets.²⁵⁴⁷

²⁵⁴⁴ Vgl. Interview mit Paul Metzger in: Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (Hrsg.): Ludwig, Dieter u. a.: Die Kraichgaubahn: Schienenverkehr zwischen Karlsruhe und Eppingen von den Anfängen bis heute. Heidelberg – Ubstadt-Weiher – Basel 2004. S. 9.

²⁵⁴⁵ Aus Folie Nr. 32 von 48. Aus Ludwig, Dieter: Vortrag Dieter Ludwig auf der VDV-Jahrestagung in Erfurt, 21./22. Juni 2005.

²⁵⁴⁶ Vgl. Stadt Bretten; Metzger, Paul (Hrsg.): Braun, Ulrich: Melanchtonstadt Bretten. Beiträge zur Stadtentwicklung. Band 1: Der Bau, die Bedeutung und die Auswirkungen der Stadtbahn auf die Stadtentwicklung von Bretten. Bretten 2006. S. 7.

²⁵⁴⁷ Vgl. ebd. S. 10.

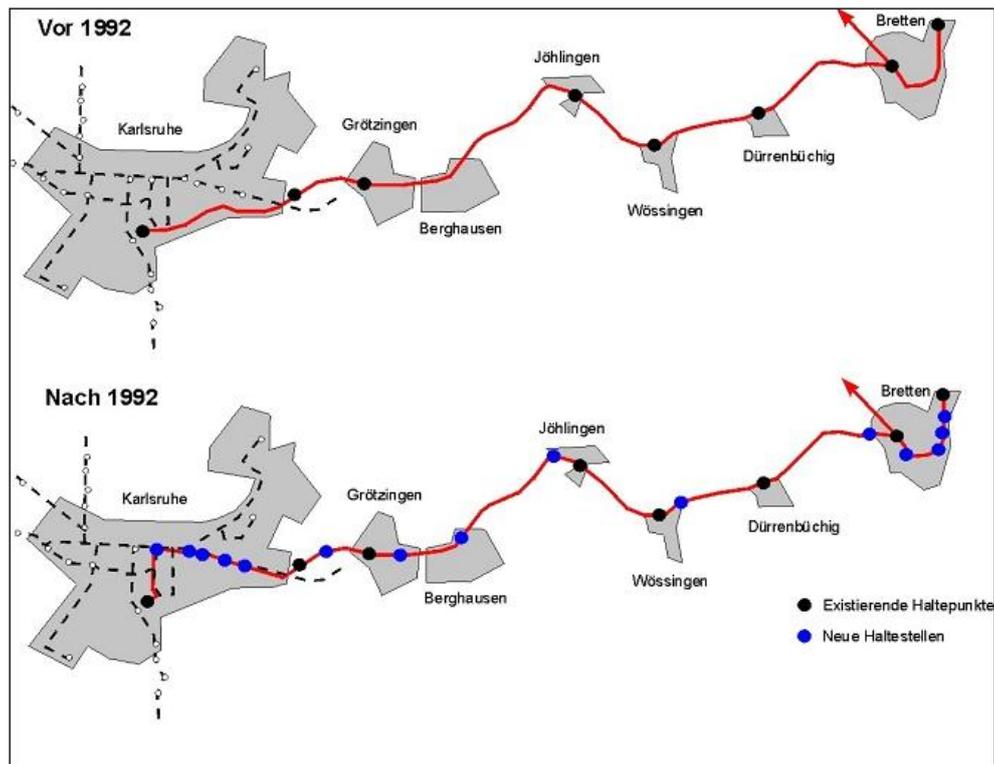


Abbildung 109: Vergleich Haltepunkte und Bahnhöfe entlang der Pilotstrecke Karlsruhe – Bretten vor und nach der Inbetriebnahme der Stadtbahn²⁵⁴⁸

Wie an der Hardtbahn wurden auch zwischen Bretten und Karlsruhe weitere Haltepunkte zur besseren Erschließung der Ortschaften gebaut. So wurden noch auf Karlsruher Gemarkung zwei Haltepunkte errichtet, Durlach Hubstraße und Grötzingen Oberausstraße, dazu kamen je einer in Berghausen, Jöhlingen und Wössingen.

Wenn man jetzt noch die vorhandenen Haltestellen in Karlsruhe entlang der Stadtdurchfahrt der S4 zwischen dem Bahnhof Durlach und dem Karlsruher Albtalbahnhof mitzählt, sind es verglichen mit der Deutschen Bahn insgesamt 22 zusätzliche Haltestellen, Haltepunkte und Bahnhöfe (inklusive der in Bretten und Karlsruhe), die von der S4 bedient werden.

Anders als im Fall Neureut blieb jedoch die Strecke Grötzingen – Heilbronn vollständig im Eigentum der DB, und daher wurde auf dieser ersten Strecke die Elektrifizierung auch von der DB selbst durchgeführt. Auch die neuen Haltepunkte und der Kreuzungsbahnhof Wössingen wurden von der DB gebaut.²⁵⁴⁹

²⁵⁴⁸ Aus: Ludwig, Dieter: Vortrag Dieter Ludwig auf der VDV-Jahrestagung in Erfurt, 21./22. Juni 2005. Folie Nr. 20 von 48.

²⁵⁴⁹ Vgl. Verkehrsbetriebe Karlsruhe; Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (Hrsg.): Stammler, Horst: report '91. Karlsruhe 1992. S. 20.

Da vereinbart worden war, dass die AVG der DB für die Streckenbenutzung eine Gebühr zahlen sollte, ging man auch wirtschaftlich einen für die damalige Zeit neuen Weg. Denn die Inbetriebnahme fand noch vor der Bahnreform von 1994 und 1996 statt, ein Trassenpreissystem wie heute gab es noch nicht. So wurde während der ersten Jahre von der AVG ein symbolischer Trassenpreis in Höhe von einer DM pro Zugkilometer entrichtet, und für den Bahnstrom (15 kV) eine Pauschale pro Zugkilometer bezahlt.²⁵⁵⁰ Ab 1996 betrug der Preis nach Katalog acht DM pro Zugkilometer, für jeden Kilometer über das vor der Regionalisierung von der DB hinaus gefahrene Angebot fünf DM, was also schon eher heutigen Marktpreisen entsprach.²⁵⁵¹

Ab dem 1. Januar 1996 pachtete die AVG die Strecke Karlsruhe – Eppingen für zehn Jahre von der der DB,²⁵⁵² seitdem betreibt sie diese als Eisenbahninfrastrukturunternehmen.²⁵⁵³ 2000 wurde der Vertrag vorzeitig bis zum Jahr 2025 verlängert.²⁵⁵⁴ Durch diesen Vertrag erhielt die AVG die Kontrolle über die Strecke und konnte den Fahrplan unabhängig von der DB gestalten. Doch als Folge der EU-Richtlinie 2001/14, die über das AEG und die EIBV in nationales deutsches Recht überführt wurde, musste auch die AVG Netz und Betrieb voneinander trennen. Jedoch entstanden bisher noch keine eigenständigen Gesellschaften, sondern es wurden gemäß einer vom Land Baden-Württemberg erteilten Sondergenehmigung vorläufig nur intern die Organisationsstruktur und die Kostenrechnung getrennt.²⁵⁵⁵

Für die AVG hatte die Pacht der Strecke Karlsruhe – Eppingen außerdem den Vorteil, dass der Umbau des Streckenabschnitts Bretten-Gölshausen – Eppingen auf Stadtbahnstandard wesentlich schneller durchgeführt werden konnte. Für die Erfordernisse des Fahrplans nach Inbetriebnahme der Stadtbahnverlängerung Bretten – Eppingen und allgemein zur Fahrplanstabilisierung wurden darüber hinaus der Streckenabschnitt zwischen Jöhlingen und

²⁵⁵⁰ Interview Carsten Strähle am 24. Juni 2012.

²⁵⁵¹ Interview Carsten Strähle am 24. Juni 2012.

Dieses galt nicht nur für die Strecke Karlsruhe – Bretten, sondern auch für die übrigen DB-Strecken, die die AVG mit Stadtbahnwagen befuhr, wie zum Beispiel Karlsruhe – Bruchsal.

²⁵⁵² Vgl. Vertrag zwischen Deutsche Bahn AG, Geschäftsbereich Netz, Regionalbereich Karlsruhe und Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH. Karlsruhe, 26. Juli 1995. AVG-Vertragsarchiv. Lfd. Nr. 979. Aktenzeichen VBK 405/60/6/2/0.

²⁵⁵³ Vgl. www.avg.info/infrastruktur/kraichgaubahn.html. Zugriff 02. Juni 2011.

²⁵⁵⁴ Vgl. Nachtragsvertrag Nr. 4. Zwischen DB Netz AG, Niederlassung Südwest und Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH. Karlsruhe, 20. Juni 2000. AVG-Vertragsarchiv. Lfd. Nr. 933. Aktenzeichen VBK 405/60/6/3.

²⁵⁵⁵ Vgl. Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (Hrsg.): Allgeier, Jochen; Müller, Andreas; Müller, Heiko: Flexibilität von früh bis spät. Geschäftsbericht 2010 der Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH. Karlsruhe 2011. S. 17.

Wössingen zweigleisig sowie der Bahnhof Bretten-Gölshausen zu einem Kreuzungsbahnhof ausgebaut.²⁵⁵⁶

Die insgesamt 27,5 Mio. DM teure Stadtbahnverlängerung von Bretten bis Eppingen wurde am 1. Juni 1997 in Betrieb genommen.²⁵⁵⁷ Allein der Bau des elektronischen Stellwerks im Bahnhof Eppingen kostete 6,5 Mio. DM,²⁵⁵⁸ jedoch konnten dadurch mehrere mechanische, personenbediente Stellwerke an der Strecke aufgegeben und somit die Betriebskosten deutlich gesenkt werden. Nur das Stellwerk in Eppingen wurde noch mit Zugleitern besetzt, die übrigen Stellwerke waren automatisch. Die alten personenbesetzten Stellwerke durch moderne elektronische, größtenteils ferngesteuerte zu ersetzen und dadurch die Zahl der für den Betrieb der Infrastruktur benötigten Mitarbeiter zu verringern und somit Kosten einzusparen,²⁵⁵⁹ ist ein typischer Bestandteil des Karlsruher Modells und ein Beleg für Ludwigs Credo: „Lieber investieren als subventionieren“.²⁵⁶⁰

5.2.4.3 Die Eröffnung der Linie B Karlsruhe – Bretten

„Die Eröffnung der Stadtbahn nach Bretten am 25. September 1992 war ein Ereignis, das weit über unsere Region hinaus für Aufmerksamkeit sorgte. Erstmals in Deutschland fahren Zweisystem-Stadtbahnwagen auf denselben Gleisen wie die Züge der Deutschen Bundesbahn und wechseln danach in das Straßenbahnnetz über, um die Innenstadt auf direktem Wege zu erschließen. Dieses Konzept findet in der Fachwelt großes Interesse, Delegationen aus dem In- und Ausland geben sich praktisch die Klinke in die Hand, um sich die ‚Stadtbahn auf Bundesbahngleisen‘ vor Ort anzusehen.“²⁵⁶¹ Das schrieb Dieter Ludwig in seinem Vorwort zum „report 1992“, einem Vorläufer der Geschäftsberichte von VBK und AVG.²⁵⁶²

Entlang der Strecke wohnten tausende Bürger den Feierlichkeiten bei,²⁵⁶³ und es erschienen zahlreiche Artikel in der regionalen, überregionalen und in der Fachpresse, in denen über die

²⁵⁵⁶ Vgl. Stadtarchiv Karlsruhe, Verkehrsbetriebe Karlsruhe (Hrsg.); Koch, Manfred (Hrsg.): Mit Beiträgen von: Bindewald, Klaus; Ludwig, Dieter; Stammler, Horst u. a.: Unter Strom. Geschichte des öffentlichen Nahverkehrs in Karlsruhe. Veröffentlichungen des Karlsruher Stadtarchivs, Bd. 20. Karlsruhe 2000. S. 262.

²⁵⁵⁷ Vgl. ebd. S. 262.

²⁵⁵⁸ Vgl. ebd. S. 262.

²⁵⁵⁹ Vgl. ebd. S. 41.

²⁵⁶⁰ Zitiert nach: Muth, Frank. „Lieber investieren als subventionieren. Im Gespräch: Dieter Ludwig, scheidender Vorstand der Karlsruher Verkehrs-Gesellschaft. S. 41. In: Straßenbahnmagazin 6/06. München 2006. S. 36–42.

²⁵⁶¹ Zitat Verkehrsbetriebe Karlsruhe; Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (Hrsg.): Stammler, Horst; Zimmermann, Werner: report '92. Karlsruhe 1993. S. 4.

²⁵⁶² Vgl. ebd.

²⁵⁶³ Vgl. ebd. S. 6.

Streckeneröffnung berichtet wurde. Der interne Pressespiegel der AVG zu dem Ereignis umfasst hunderte Artikel, gedruckt ist er etwa fünf Zentimeter dick.²⁵⁶⁴

Auch sollen die Lokführer der Deutschen Bundesbahn anfangs sehr überrascht gewesen sein, wenn ihnen eine Stadtbahn auf der Strecke begegnete.²⁵⁶⁵

Doch wichtiger als die Reaktion der Presse und der ÖPNV-Branche war die Akzeptanz des Karlsruher Modells bei den Fahrgästen,²⁵⁶⁶ die bis heute groß ist. Die Strecke wurde kommerziell ein großer Erfolg, die Fahrgastzahlen explodierten geradezu. Bereits ein Jahr nach der Betriebsaufnahme, 1993, hatte sich die Zahl der Fahrgäste an Werktagen von 2.000 pro Tag vor der Inbetriebnahme der Stadtbahn auf 8.000 vervierfacht. Durch Angebotsausweitungen und Kapazitätsvergrößerungen durch den Einsatz zusätzlicher Fahrzeuge in Zugverbänden haben sie sich die Fahrgastzahlen bis zum Jahr 2006 sogar auf 16.000 pro Werktag verachtfacht.

²⁵⁶⁴ Vgl. VBK: Zweisystem-Stadtbahn Karlsruhe-Bretten. Medienresonanz auf die Eröffnung am 24.9.1992. Stand Januar 1993. Und Zweisystem-Stadtbahn Karlsruhe-Bretten. Medienresonanz auf die Eröffnung am 24.9.1992. 1. Nachtrag März 1993.

²⁵⁶⁵ Vgl. Stieber, Benno: Bähnle frei. S. 106. In: Merian extra. TechnologieRegion Karlsruhe. Hamburg 2005. S. 100–110.

²⁵⁶⁶ Vgl. Verkehrsbetriebe Karlsruhe; Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (Hrsg.): Stammler, Horst; Zimmermann, Werner: report '92. Karlsruhe 1993. S. 4.

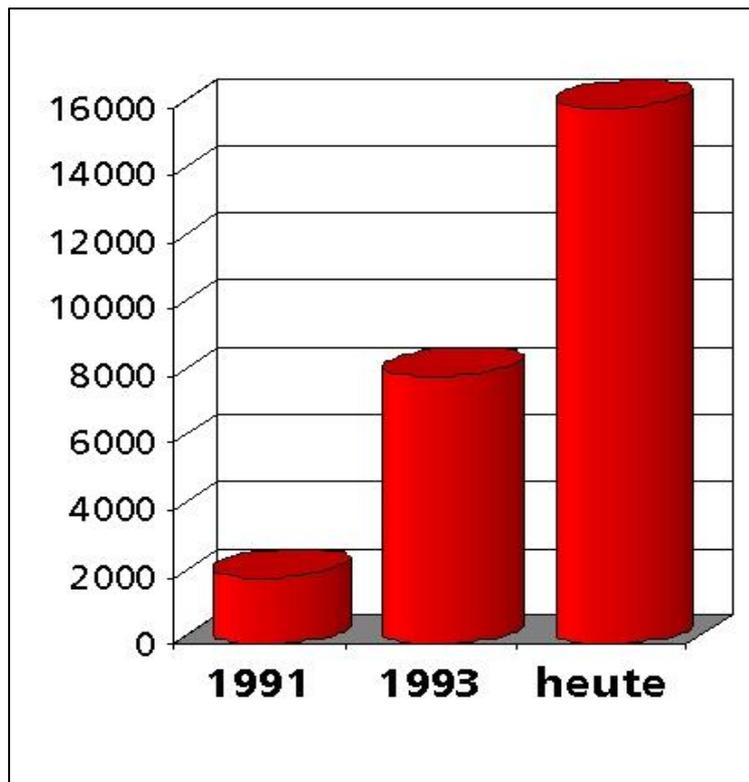


Abbildung 110: Fahrgastzahlentwicklung Stadtbahn Karlsruhe – Bretten 1991 bis 2006²⁵⁶⁷

Besonders eindrucksvoll ist dabei, dass nicht nur zusätzlicher Verkehr generiert wurde und die sogenannten „captives“ (das sind Personen, die bei der Verkehrsmittelwahl keine Alternative haben) die Stadtbahnen der S4 benutzten. Bereits etwa zwei Jahre nach Betriebsaufnahme konnte ermittelt werden, dass durch die Stadtbahn der Modal-Split-Anteil des ÖPNV in Jöhlingen, um 14 % von vorher 19 % auf 33 % gestiegen, der Anteil der Pkw-Fahrten dagegen von 64 % auf 54 % zurückgegangen war. Es wurden also Fahrgäste gewonnen, die vorher mit dem Pkw gefahren waren, bei denen es sich also um Umsteiger vom MIV auf den ÖPNV handelte.²⁵⁶⁸ Auch wurde ermittelt, dass die Anzahl der Freizeitfahrten mit dem ÖPNV stark zugenommen hatte, und die bis dahin überwiegenden Fahrtzwecke Arbeit und Ausbildung verloren an relativer Bedeutung, wodurch auch die Kostendeckungsgrade eines Verkehrs steigen.²⁵⁶⁹

²⁵⁶⁷ Archiv AVG

²⁵⁶⁸ Vgl. Karlsruher Verkehrsverbund (KVV) (Hrsg.): Socialdata: Stadtbahn Karlsruhe – Bretten. Untersuchung über das Mobilitätsverhalten. München 1995. S. 6.

²⁵⁶⁹ Vgl. ebd. S. 13.

Die Fahrtzwecke verteilten sich folgendermaßen:²⁵⁷⁰

Fahrtzweck	Anteil
Arbeit:	38 %
Ausbildung:	23 %
Einkauf:	12 %
Private Erledigungen:	8 %
Freizeit:	15 %
Sonstiges:	4 %

Abbildung 111: Fahrtzwecke mit der Stadtbahn Karlsruhe – Bretten²⁵⁷¹

Insgesamt betrug der Anteil der Umsteiger vom Pkw auf die Stadtbahn 40 %.²⁵⁷² Der Anteil des Neuverkehrs (des durch die Stadtbahn induzierten Verkehrs) wurde mit 12 % angegeben.²⁵⁷³ Als entscheidender Grund für den Umstieg vom Pkw auf die Stadtbahn wurde dabei von 67,7 % der ehemaligen Pkw-Fahrer die Bequemlichkeit des Verkehrsmittels Stadtbahn genannt.²⁵⁷⁴ Es folgten die günstigen Fahrpreise, die von 34,2 % genannt wurden, und die vergleichsweise kurze Fahrzeit (18,5 %).²⁵⁷⁵ Umweltaspekte hingegen spielten nur für 5,9 % der Umsteiger vom Pkw eine Rolle.²⁵⁷⁶

²⁵⁷⁰ Vgl. Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (Hrsg.): In der Beek, Martin (Bearbeiter): Stadtbahn Bretten. Fahrgastzählung 1993. Bericht über die Ergebnisse. Karlsruhe 1993. S. 13. In : Technischer Schlussbericht TV 8811 3. Gemeinschaftsbetrieb Stadtbahn / Deutsche Bundesbahn am Beispiel des Raumes Karlsruhe. Demonstrationsbetrieb mit Zweisystem-Stadtbahnwagen.

²⁵⁷¹ Daten aus Abbildung „Verteilung der Fahrtzwecke“. In: Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH: In der Beek, Martin (Bearbeiter): Stadtbahn Bretten. Fahrgastzählung 1993. Bericht über die Ergebnisse. Karlsruhe 1993. S. 13. In : Technischer Schlussbericht TV 8811 3. Gemeinschaftsbetrieb Stadtbahn / Deutsche Bundesbahn am Beispiel des Raumes Karlsruhe. Demonstrationsbetrieb mit Zweisystem-Stadtbahnwagen.

²⁵⁷² Vgl. Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH: In der Beek, Martin (Bearbeiter): Stadtbahn Bretten. Fahrgastzählung 1993. Bericht über die Ergebnisse. Karlsruhe 1993. S. 11. In : Technischer Schlussbericht TV 8811 3. Gemeinschaftsbetrieb Stadtbahn / Deutsche Bundesbahn am Beispiel des Raumes Karlsruhe. Demonstrationsbetrieb mit Zweisystem-Stadtbahnwagen.

²⁵⁷³ Vgl. ebd. S. 11.

²⁵⁷⁴ Vgl. ebd. S. 12.

²⁵⁷⁵ Vgl. ebd. S. 12.

²⁵⁷⁶ Vgl. ebd. S. 12.



Abbildung 112: Verkehrsmittelwahl vor der Stadtbahn²⁵⁷⁷

70 % aller Fahrgäste, die vor dem Stadtbahnbetrieb mit der DB gefahren waren, schätzten die Fahrzeit mit der Stadtbahn gleich lang oder kürzer als vorher ein. Die Umsteiger vom Pkw hingegen gaben an, mit der Stadtbahn länger unterwegs zu sein als vorher mit dem Pkw,²⁵⁷⁸ wobei „der subjektive Zeitverlust hier im Mittel nur 3,1 Minuten“²⁵⁷⁹ betrug. Jedoch gaben nur 25,6 % der Befragten die Reisezeit als Entscheidungsfaktor für die Fahrt mit der Stadtbahn an.²⁵⁸⁰

Eine weitere Folge dieses Erfolgs war, dass die „Ära der Weißbücher“²⁵⁸¹ begann: Die AVG (und ab 1993 auch der KVV) erstellte, teilweise in Zusammenarbeit mit der Deutschen Bundesbahn, ab Beginn der 1990er Jahre eine ganze Reihe von Weißbüchern für nahezu sämtliche Strecken in der Region Karlsruhe, wodurch für die spätere „Serienfertigung“ der Stadtbahn die theoretische Grundlage geschaffen wurde. Neben einem umfassenden generellen Weißbuch für die ÖPNV-Anbindung in der gesamten Region Karlsruhe,²⁵⁸²

²⁵⁷⁷ Aus Folie Nr. 26 von 48. Aus Ludwig, Dieter: Vortrag Dieter Ludwig auf der VDV-Jahrestagung in Erfurt, 21./22. Juni 2005.

²⁵⁷⁸ Zitat Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH: In der Beek, Martin (Bearbeiter): Stadtbahn Bretten. Fahrgastzählung 1993. Bericht über die Ergebnisse. Karlsruhe 1993. S. 12. In : Technischer Schlussbericht TV 8811 3. Gemeinschaftsbetrieb Stadtbahn / Deutsche Bundesbahn am Beispiel des Raumes Karlsruhe. Demonstrationsbetrieb mit Zweisystem-Stadtbahnwagen.

²⁵⁷⁹ Vgl. ebd. S. 12.

²⁵⁸⁰ Vgl. ebd. S. 12.

²⁵⁸¹ Interview mit Martin in der Beek am 30. Januar 2007.

²⁵⁸² Vgl. Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH, Bundesbahndirektion Karlsruhe (Herausgeber); Drechsler, Georg, Bickelhaupt, Reinhard; in der Beek, Martin; Pastorini, Willy.; Häfele, Hans-Herwig (Bearbeiter): Konzept für den Schienenpersonennahverkehr in der Region Karlsruhe . Karlsruhe 1993.

wurden Weißbücher für die Murgtalbahn (1992 und 1995),²⁵⁸³ für die Nebenbahn Bruchsal – Menzingen/Odenheim,²⁵⁸⁴ für die Kraichgaubahn (in zwei Etappen),²⁵⁸⁵ für die Erschließung der Baden-Badener Innenstadt,²⁵⁸⁶ die Enztalbahn,²⁵⁸⁷ die Nagoldtalbahn²⁵⁸⁸ und für die Pfälzer Strecken Wörth – Lauterbourg und Wörth – Germersheim angefertigt.²⁵⁸⁹

5.2.4.4 Die Linie S4 Nord Karlsruhe – Bretten – Eppingen – (Heilbronn)

Für eine Verlängerung der Strecke über Bretten hinaus Richtung Eppingen ergriff Bretten Oberbürgermeister Paul Metzger 1991 die Initiative.²⁵⁹⁰ Die Stadt Bretten lud im April²⁵⁹¹ als Auftakt Vertreter aller Beteiligten, d. h. der Deutschen Bundesbahn, der VBK/AVG, der anliegenden Städte und Gemeinden, der Landratsämter Karlsruhe und Heilbronn sowie der IHK, zu einem Informationsaustausch über die Zukunft der Kraichgaubahn ein.²⁵⁹² Die

²⁵⁸³ Vgl. Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (AVG); Deutsche Bundesbahn (Hrsg.): Bickelhaupt, Reinhard; Pastorini, W.; Häfele, Hans Herwig (Bearbeiter): Stadtbahn auf der Murgtalstrecke. Karlsruhe 1992.

Und: Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (AVG) (Hrsg.): Bickelhaupt, Reinhard; in der Beek, Martin; Schilling, Rolf (Bearbeiter): Stadtbahn auf der Murgtalbahn. Karlsruhe 1995.

²⁵⁸⁴ Vgl. Verkehrsverbund Karlsruhe i. Gr. (Hrsg.): Bickelhaupt, Reinhard; in der Beek, Martin; Pfeiffer, Hartmut (Bearbeiter): ÖPNV im nordöstlichen Landkreis Karlsruhe. Stadtbahnbetrieb auf den BMO-Bahnen. Karlsruhe 1993.

²⁵⁸⁵ Vgl. Verkehrsverbund Karlsruhe i. Gr. (Hrsg.): Bickelhaupt, Reinhard; in der Beek, Martin (Bearbeiter): Stadtbahn auf der Kraichgaubahn Bretten – Eppingen (Entwurf). Karlsruhe 1993.

Und: Karlsruher Verkehrsverbund (KVV) (Hrsg.): Bickelhaupt, Reinhard; in der Beek, Martin (Bearbeiter): Stadtbahn auf der Kraichgaubahn Bretten – Eppingen – Heilbronn. Karlsruhe 1994.

²⁵⁸⁶ Vgl. Karlsruher Verkehrsverbund (KVV) (Hrsg.): Bickelhaupt, Reinhard; in der Beek, Martin (Bearbeiter): Stadtbahn Baden-Baden. Karlsruhe 1994.

²⁵⁸⁷ Vgl. Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (AVG) (Hrsg.): Bickelhaupt, Reinhard; in der Beek, Martin (Bearbeiter): Stadtbahn auf der Enzbahn. Im Auftrag der Landkreise Calw und Freudenstadt, dem Enzkreis und der Stadt Pforzheim. Karlsruhe 1995.

²⁵⁸⁸ Vgl. Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (AVG) (Hrsg.): Bickelhaupt, Reinhard; in der Beek, Martin; Schilling, Rolf (Bearbeiter): Stadtbahn auf der Nagoldtalbahn. Im Auftrag der Landkreise Calw, Enzkreis und Freudenstadt sowie der Stadt Pforzheim. Karlsruhe 1995.

²⁵⁸⁹ Vgl. Karlsruher Verkehrsverbund (KVV) (Hrsg.): Bickelhaupt, Reinhard; Brocke, Delia (Bearbeiter): Stadtbahn Wörth – Germersheim, Wörth – Lauterbourg (Entwurf). Karlsruhe 1996.

²⁵⁹⁰ Vgl. Stadt Bretten; Metzger, Paul (Hrsg.): Braun, Ulrich: Melanchtonstadt Bretten. Beiträge zur Stadtentwicklung. Band 1: Der Bau, die Bedeutung und die Auswirkungen der Stadtbahn auf die Stadtentwicklung von Bretten. Bretten 2006. S. 9.

²⁵⁹¹ Vgl. Stadt Karlsruhe; Dezernate I und IV: Beschluss / Brief an Oberbürgermeister Paul Metzger, Bretten: Kraichgaubahn 2000. – Entwicklung einer Konzeption für die Bahnlinie Karlsruhe – Bretten – Eppingen – Heilbronn. Karlsruhe, 23. April 1991. VBK-Registrierung. Aktenzeichen 405/60.6.2. Gem.-Betrieb Stadtbahn – DB / Strecke Bereich Bretten.

²⁵⁹² Vgl. Stadt Bretten; Metzger, Paul (Hrsg.): Braun, Ulrich: Melanchtonstadt Bretten. Beiträge zur Stadtentwicklung. Band 1: Der Bau, die Bedeutung und die Auswirkungen der Stadtbahn auf die Stadtentwicklung von Bretten. Bretten 2006. S. 9.

In der Stadt Karlsruhe sowie bei den VBK stand zu dieser Zeit eine Verlängerung der Stadtbahn über Bretten hinaus bis Eppingen oder gar bis Heilbronn noch nicht auf der Tagesordnung, an der Veranstaltung nahmen weder Vertreter der Stadt Karlsruhe noch der VBK/AVG teil.

Vgl. Stadt Karlsruhe; Dezernate I und IV: Beschluss / Brief an Oberbürgermeister Paul Metzger, Bretten: Kraichgaubahn 2000. – Entwicklung einer Konzeption für die Bahnlinie Karlsruhe –

Veranstaltung fand am 15. Mai 1991 unter dem Motto „Kraichgaubahn 2000 – Entwicklung einer Konzeption für die Bahnlinie Karlsruhe – Bretten – Eppingen – Heilbronn“ statt.²⁵⁹³

Auch Landrat Ditteney setzte sich für die Verlängerung der Stadtbahn bis Eppingen ein, unterstützte die AVG in diesem Vorhaben und warb brieflich bei seinem Kollegen, dem Heilbronner Landrat Czernuska, für das Projekt Stadtbahnverlängerung.²⁵⁹⁴

In diesem Fall war das auch notwendig, denn Ludwig hatte sich dazu hinreißen lassen, gegenüber der Presse über Planungen für die Verlängerung der Stadtbahn bis Eppingen und womöglich darüber hinaus zu sprechen. Dadurch fühlte sich der Heilbronner Landrat Czernuska unter Druck gesetzt.²⁵⁹⁵ Hinzu kam, dass er die Stadtbahn Bretten – Eppingen zu diesem Zeitpunkt auch nicht als Gegenstand des Wahlkampfs wünschte.²⁵⁹⁶

Erste Untersuchungen in den beiden folgenden Jahren endeten mit der Erstellung eines Weißbuchs, das 1993 in der ersten Version, im Frühjahr 1994 in der Endversion präsentiert wurde.²⁵⁹⁷

In einem Schreiben an die Stadt Eppingen wurde jedoch schon zu Beginn des Jahres 1993 mitgeteilt, dass man Eppingen nur als Zwischenziel sehe und die Stadtbahn später bis Heilbronn verlängern wolle.²⁵⁹⁸ Dieser Meinung schloss sich im Spätjahr auch die Stadt Eppingen an, deren Bürgermeister Pretz äußerte, „daß aus Sicht der Stadt Eppingen die

Bretten – Eppingen – Heilbronn. Karlsruhe, 23. April 1991. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/60.6.2. Gem.-Betrieb Stadtbahn – DB / Strecke Bereich Bretten.

²⁵⁹³ Zitat ebd.

²⁵⁹⁴ Vgl. Landkreis Karlsruhe, der Landrat: Ditteney, Bernhard: Brief an Landrat Klaus Czernuska, Landratsamt Heilbronn: „Überlegungen für den Bau einer Stadtbahn von Bretten nach Eppingen.“ Karlsruhe, 01. Juli 1993. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/60.6.2.0 Betrieb Stadtbahn. Strecke Bretten – Eppingen. Heft 1.

²⁵⁹⁵ Vgl. Landkreis Heilbronn, der Landrat: Czernuska, Klaus: Brief an Landrat Bernhard Ditteney, Landratsamt Karlsruhe: „Überlegungen für den Bau einer Stadtbahn von Bretten nach Eppingen.“ Heilbronn, 23. Juli 1993. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/60.6.2.0 Betrieb Stadtbahn. Strecke Bretten – Eppingen. Heft 1.

²⁵⁹⁶ Vgl. Landkreis Heilbronn, der Landrat: Czernuska, Klaus: Brief an Landrat Bernhard Ditteney, Landratsamt Karlsruhe: „Stadtbahn Karlsruhe; Verlängerung Bretten – Eppingen.“ Heilbronn, 25. August 1993. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/60.6.2.0 Betrieb Stadtbahn. Strecke Bretten – Eppingen. Heft 1.

²⁵⁹⁷ Vgl. Stadt Bretten; Metzger, Paul (Hrsg.): Braun, Ulrich: Melanchtonstadt Bretten. Beiträge zur Stadtentwicklung. Band 1: Der Bau, die Bedeutung und die Auswirkungen der Stadtbahn auf die Stadtentwicklung von Bretten. Bretten 2006. S. 9.

Und vgl. Verkehrsverbund Karlsruhe i. Gr. (Hrsg.): Bickelhaupt, Reinhard; in der Beek, Martin (Bearbeiter): Stadtbahn auf der Kraichgaubahn Bretten – Eppingen (Entwurf). Karlsruhe 1993.

²⁵⁹⁸ Vgl. Albthal-Verkehrs-Gesellschaft mbH: Brief an Stadtverwaltung Eppingen, Bürgermeisteramt: Stadtbahn Karlsruhe – Bretten. Hier: Verlängerung der Stadtbahn bis Eppingen. Karlsruhe, 25. Januar 1993. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/60.6.2.0 Betrieb Stadtbahn. Strecke Bretten – Eppingen. Heft 1.

Stadtbahnverlängerung nach Eppingen nur Sinn macht, wenn sichergestellt ist, daß eine Verlängerung nach Heilbronn erfolgt.²⁵⁹⁹

Am 30. August 1994 wurde die Grundsatzvereinbarung zur Verlängerung der Stadtbahn Karlsruhe – Bretten bis Eppingen unterzeichnet, daraufhin nahm die AVG die Planungen auf.²⁶⁰⁰

Ein anderer Plan jedoch wurde für die Strecke Karlsruhe Bretten – Eppingen recht bald aufgegeben: der eines Mischbetriebs von AVG und DB. Ursprünglich war vorgesehen, dass tagsüber zwei Stadtbahnen pro Stunde von Bretten direkt in die Karlsruher Innenstadt und über den Marktplatz zum Albtalbahnhof fahren sollten. Ein dritter Zug pro Stunde, ein Eilzug, der nicht an jeder Station halten sollte, könnte ab dem Bahnhof Durlach aus weiter über die DB-Strecke direkt in den Karlsruher Hauptbahnhof fahren, um Bretten und Eppingen besser an den Fernverkehrsknoten Karlsruhe anzuschließen. Für diesen Eilzug war der Einsatz von Vollbahnfahrzeugen geplant.²⁶⁰¹ Eine andere Variante sah vor, die aus mehreren Triebwagen bestehenden Stadtbahnzüge im Bahnhof Grötzingen zu „flügeln“, d. h., die Wagen auseinanderzukuppeln, damit mit einer Verbindung verschiedene Fahrziele angefahren werden könnten, der vordere Wagen beispielsweise zum Marktplatz, der hintere direkt über DB-Infrastruktur zum Hauptbahnhof.²⁶⁰²

Diese Pläne wurden aus mehreren Gründen nicht umgesetzt. Man stellte fest, dass erheblich mehr Fahrgäste die Karlsruher Innenstadt zum Ziel hatten als den Hauptbahnhof oder dessen Umgebung. Dadurch wäre im Falle des Flügelns der eine Wagen stets überfüllt, der andere ziemlich leer gewesen. Die AVG-Verkehrsplanung ermittelte ein Verhältnis von etwa 80 % für das Ziel Innenstadt und 20 % für das Ziel Hauptbahnhof und Umgebung.²⁶⁰³

²⁵⁹⁹ Zitat Landratsamt Heilbronn – Straßenverkehrsamt –: Gross: Aktenvermerk: Stadtbahnverlängerung von Bretten nach Eppingen; Fazitprotokoll über die Besprechung am 24.09.1993. Heilbronn, 24. September 1993. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/60.6.2.0 Betrieb Stadtbahn. Strecke Bretten – Eppingen. Heft 1.

²⁶⁰⁰ Vgl. Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH: Bickelhaupt, Reinhard: Stadtbahn Bretten – Eppingen. Sachstandbericht. Karlsruhe, 06. Februar 1995. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/60.6.2.0 Betrieb Stadtbahn. Strecke Bretten – Eppingen. Heft 1.

²⁶⁰¹ Vgl. Verkehrsverbund Karlsruhe i. Gr. (Hrsg.): Bickelhaupt, Reinhard; in der Beek, Martin (Bearbeiter): Stadtbahn auf der Kraichgaubahn Bretten – Eppingen (Entwurf). Karlsruhe 1993. S. 27 ff.

²⁶⁰² Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH, Bundesbahndirektion Karlsruhe (Herausgeber); Drechsler, Georg, Bickelhaupt, Reinhard; in der Beek, Martin; Pastorini, Willy.; Häfele, Hans-Herwig (Bearbeiter): Konzept für den Schienenpersonennahverkehr in der Region Karlsruhe. Karlsruhe 1993. S. 30.

²⁶⁰³ Interview mit Martin in der Beek am 24. Februar 2011.

Es kam hinzu, dass die Fahrt über die DB-Infrastruktur wegen der von der DB in diesem Fall in Rechnung gestellten Trassen- und Stationsgebühren erheblich teurer gewesen wäre. Auch verursachten die damaligen DB-Fahrzeuge erheblich höhere Betriebskosten als die Stadtbahnwagen und dieses bei geringerer Auslastung.²⁶⁰⁴

Der dritte Grund besteht darin, dass entgegen den ersten Planungen die heutige S31/S32 die DB-Züge zwischen Karlsruhe-Durlach und dem Karlsruher Hauptbahnhof ergänzt, sodass bezüglich Kapazität und Zugfolge ein ausreichendes Angebot zum Hauptbahnhof besteht, ggf. mit Umstieg in Durlach.²⁶⁰⁵ Deswegen wurden die Pläne eines echten Mischbetriebs auf der Relation Karlsruhe – Eppingen bereits 1994 wieder aufgegeben und ein durchgehender Betrieb von Nahverkehrs- und Eilzügen mit Stadtbahnen geplant.²⁶⁰⁶

Allerdings bestellten einige Jahre später die anliegenden Gebietskörperschaften zwei Zugpaare pro Tag, die sogenannten „Sprinter“, die von Heilbronn aus direkt in den Karlsruher Hauptbahnhof und zurück fahren und unterwegs nur in Eppingen, Bretten und Karlsruhe-Durlach halten.²⁶⁰⁷

1996 begann die AVG mit dem Ausbau des Streckenabschnitts von Bretten-Gölshausen nach Eppingen auf Stadtbahnstandard.²⁶⁰⁸ Entsprechend dem Karlsruher Modell wurden in Oberderdingen (Oberderdingen-FleHINGen, Sulzfeld (Ravensburg) und Eppingen (Eppingen-West) drei zusätzliche Haltepunkte gebaut.²⁶⁰⁹ Die Kapazität der Strecke wurde durch den Ausbau des Bahnhofs Bauerbach und des zweigleisigen Ausbaus eines etwa 1.000 m langen Abschnitts auf der Gemarkung der Stadt Eppingen deutlich erhöht.²⁶¹⁰

²⁶⁰⁴ Interview mit Martin in der Beek am 24. Februar 2011.

²⁶⁰⁵ Interview mit Martin in der Beek am 24. Februar 2011.

²⁶⁰⁶ Vgl. Karlsruher Verkehrsverbund (KVV) (Hrsg.): Bickelhaupt, Reinhard; in der Beek, Martin (Bearbeiter): Stadtbahn auf der Kraichgaubahn Bretten – Eppingen – Heilbronn. Karlsruhe 1994. S. 65.

²⁶⁰⁷ Interview mit Martin in der Beek am 24. Februar 2011.

Und vgl. Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (Hrsg.): Allgeier, Jochen; Stammler, Horst: Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH. Geschäftsbericht 2003. Mobilität verbindet. Karlsruhe 2004. S. 5.

²⁶⁰⁸ Vgl. Stadt Bretten; Metzger, Paul (Hrsg.): Braun, Ulrich: Melanchtonstadt Bretten. Beiträge zur Stadtentwicklung. Band 1: Der Bau, die Bedeutung und die Auswirkungen der Stadtbahn auf die Stadtentwicklung von Bretten. Bretten 2006. S. 9.

²⁶⁰⁹ Vgl. Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (Hrsg.): Bindewald, Klaus: Die Albtal-Verkehrs-Gesellschaft. Weltweit vorbildliches Nahverkehrssystem. Heidelberg – Ubstadt-Weiher – Basel 2007. S. 87.

²⁶¹⁰ Vgl. Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (Hrsg.): Bindewald, Klaus: Die Albtal-Verkehrs-Gesellschaft. Weltweit vorbildliches Nahverkehrssystem. Heidelberg – Ubstadt-Weiher – Basel 2007. S. 87.

Am 1. Juni 1997 wurde die Stadtbahn Karlsruhe – Bretten – Eppingen in Betrieb genommen, am 15. März 1999 der Abschnitt Eppingen – Heilbronn Hauptbahnhof und am 21. Juli 2001 die Kreuzung des Hauptbahnhofs Heilbronn und der innerstädtische Streckenabschnitt in Heilbronn vom Bahnhofsvorplatz bis zur Harmonie. 2005 erfolgte die Verlängerung von Heilbronn bis Öhringen.²⁶¹¹

5.2.4.5 Die Linie S4 Süd (S7) Karlsruhe – Rastatt – Baden-Baden

5.2.4.5.1 Karlsruhe – Rastatt – Baden-Baden Hauptbahnhof

1990 entstanden die ersten Planungen, auch Rastatt mittels der Stadtbahn mit Karlsruhe zu verbinden.²⁶¹² Die damaligen Planungen sahen die Verlängerung der S2 von Mörsch bis Durmersheim auf einer neu zu bauenden AVG-eigenen Infrastruktur vor. In Durmersheim sollten die Stadtbahnen auf die Bundesbahnstrecke Karlsruhe – Durmersheim – Rastatt wechseln und weiter bis Rastatt fahren (siehe Kapitel 3.6.3).²⁶¹³ Bei Ausführung dieser Pläne wäre ein Betrieb mit Zweisystem-Stadtbahnwagen auch auf der S2 notwendig gewesen.

Der Rastatter Gemeinderat fasste bereits in diesem frühen Stadium einen Grundsatzbeschluss für den Bau der Stadtbahn, die anderen Gemeinden waren nicht so schnell.²⁶¹⁴

1992 erklärten die Gemeinderäte der Gemeinden entlang der Strecke, Durmersheim, Bietigheim (Baden), Ötigheim, Rastatt, und der Kreistag des Landkreises Rastatt ihre grundsätzliche Bereitschaft zum Stadtbahnprojekt, unklar war jedoch die Rolle der DB, insbesondere der Planungsstand und der Zeitpunkt der Fertigstellung der neu zu bauenden Hochgeschwindigkeitsstrecke²⁶¹⁵ (siehe Kapitel 3.6.3).

Man erwog deswegen, zunächst einmal einen Vorlaufbetrieb aufzunehmen, d. h., die Stadtbahnen der AVG sollten auf der DB-Strecke von Karlsruhe bis Rastatt fahren. Allerdings wurde der Mischbetrieb Stadtbahn- / Fernverkehr als problematisch eingeschätzt.²⁶¹⁶

²⁶¹¹ Vgl. Stadt Bretten; Metzger, Paul (Hrsg.): Braun, Ulrich: Melanchtonstadt Bretten. Beiträge zur Stadtentwicklung. Band 1: Der Bau, die Bedeutung und die Auswirkungen der Stadtbahn auf die Stadtentwicklung von Bretten. Bretten 2006. S. 9 f.

²⁶¹² Vgl. Verkehrsbetriebe Karlsruhe; Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (Hrsg.): Stammler, Horst: report '90. Karlsruhe 1991. S. 19.

²⁶¹³ Vgl. ebd. S. 19.

²⁶¹⁴ Vgl. ebd. S. 20.

²⁶¹⁵ Vgl. Verkehrsbetriebe Karlsruhe; Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (Hrsg.): Stammler, Horst; Zimmermann, Werner: report '92. Karlsruhe 1993. S. 24.

²⁶¹⁶ Vgl. ebd. S. 24.

Andererseits war es auch in diesem Fall für die DB ein Ziel, den Betrieb kostenintensiver Nahverkehrsrelationen entweder einzustellen oder an ein anderes Unternehmen, in diesem Fall die AVG, übertragen zu können und somit bei einem konstanten Bundeszuschuss ihr Ergebnis zu verbessern.²⁶¹⁷

Deswegen schließlich wurde der „Vorlaufbetrieb“ eingerichtet, jedoch von der Bundesbahn selbst. Die Deutsche Bundesbahn hatte seit 1992 über die Anschaffung von Stadtbahnwagen für eine Stadtbahnbedienung zwischen Karlsruhe und Rastatt nachgedacht, im Gespräch waren ursprünglich drei Fahrzeuge gewesen.²⁶¹⁸ 1994 konkretisierte die Deutsche Bundesbahn ihre Überlegungen und übernahm aus der zweiten Serie der Stadtbahnwagen vier Fahrzeuge, die Wagen 817 bis 820,²⁶¹⁹ um sie auf der Relation Karlsruhe – Rastatt – Baden-Baden über Durmersheim und Bietigheim einzusetzen. Diese vier Fahrzeuge wurden und werden mit den Stadtbahnwagen von VBK und AVG gemeinsam eingesetzt und in den Werkstätten der VBK gewartet, instandgehalten und repariert. Seit 1999 werden sie rechnerisch jedoch auf dem Streckenabschnitt Pforzheim – Bietigheim-Bissingen der S5 eingesetzt. Die Stadtbahn Karlsruhe – Durmersheim – Rastatt – Baden-Baden ist seitdem eine AVG-Linie.²⁶²⁰ Im Mai 1994 wurde der Stadtbahnbetrieb zwischen Karlsruhe Hauptbahnhof und Baden-Baden als Linie S7 aufgenommen.²⁶²¹

Da dies abgesehen von den neuen Fahrzeugen keinen Unterschied zu den bisherigen Verbindungen darstellte, wurde, um auch aus Süden die umsteigefreie Direktverbindung in die Karlsruher Innenstadt zu ermöglichen, am Karlsruher Albtalbahnhof im Bahnhofsvorfeld eine Anschlussrampe an die DB-Strecke²⁶²² inklusive Systemwechselstelle gebaut. Das

²⁶¹⁷ Interview mit Horst Stammler am 19. und 20. November 2007.

²⁶¹⁸ Vgl. Brief der Bundesbahndirektion Karlsruhe an den Rastatter Landrat Werner Hudelmaier „Thema: Schienenpersonennahverkehr auf der Strecke Karlsruhe – Durmersheim – Rastatt“ vom 17. Dezember 1992. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/59.7 Stadtbahn Karlsruhe – Durmersheim – Rastatt. Heft 2.

²⁶¹⁹ Jedoch übernahm, die DB Regio den Wagen 816 von der AVG als Ersatz, nachdem der Wagen 818 durch einen Brand irreparabel beschädigt worden war.

Interview mit Carsten Strähle am 02.07.2012.

²⁶²⁰ Interview mit Carsten Strähle am 02.07.2012.

²⁶²¹ Vgl. Stadtarchiv Karlsruhe, Verkehrsbetriebe Karlsruhe (Hrsg.); Koch, Manfred (Hrsg.): Mit Beiträgen von: Bindewald, Klaus; Ludwig, Dieter; Stammler, Horst u. a.: Unter Strom. Geschichte des öffentlichen Nahverkehrs in Karlsruhe. Veröffentlichungen des Karlsruher Stadtarchivs, Bd. 20. Karlsruhe 2000. S. 264.

²⁶²² Vgl. Ludwig, Dieter u. a.: Zusammenfassung der Ergebnisse des BMFT-Forschungsvorhabens. „Gemeinschaftsbetrieb Stadtbahn/Deutsche Bundesbahn am Beispiel des Raumes Karlsruhe“. (TV 8527 5, TV 8617 4, TV 8811 3, TV 9046 A/B). Karlsruhe 1994. S. 16. VBK-Registatur: Akte Technischer Schlußbericht. Gemeinschaftsbetrieb Stadtbahn/Deutsche Bundesbahn am Beispiel des Raumes Karlsruhe“. (TV 8527 5, TV 8617 4, TV 8811 3, TV 9046 A/B). Karlsruhe 1994.

Bauwerk schloss auch eine Abstellanlage für Stadtbahnwagen mit ein, die zwischenzeitlich noch vergrößert wurde.²⁶²³

Planung und auch Bau dieser 450 m langen und inklusive der Abstellanlage etwa 12,5 Mio. DM teuren Anlage trafen auf keine größeren Widerstände. Hilfreich war, dass die Maßnahme vollständig auf der Gemarkung der Stadt Karlsruhe durchgeführt wurde, sodass keine Finanzierungsvereinbarungen mit den bedienten Landkreisen abgeschlossen werden mussten.²⁶²⁴

Diese Anschlussrampe verbindet den Albtalbahnhof und somit auch die Karlsruher Innenstadt direkt mit der DB-Strecke Karlsruhe – Durmersheim – Rastatt, in die östliche Rheintalstrecke der DB Karlsruhe – Ettlingen West – Rastatt kann nach wie vor nur über den Karlsruher Hauptbahnhof eingefahren werden.

Am 14. Dezember 1996 wurde die Verbindungsrampe in Betrieb genommen und die S7 mit der Linie S4 Karlsruhe – Bretten betrieblich zu einer Linie mit dem Linienbezeichnung S4²⁶²⁵ verknüpft. Die neue S4 fuhr von Bretten durch Karlsruhe über Rastatt nach Baden-Baden und zurück.

Nach der Verlängerung der Kraichgaubahn bis Eppingen und Heilbronn war die Stadtbahnlinie S4 Heilbronn (ab 2005 sogar Öhringen) – Karlsruhe – Baden-Baden (– Achern, ebenfalls ab 2005) mit über 100 km Länge, seit 2005 rund 150 km, die längste Stadtbahnlinie der Welt. Das widerlegte Dieter Ludwigs Aussage von 1995, dass Strecken über 50 km²⁶²⁶ „echtem Eisenbahnverkehr vorbehalten bleiben sollten.“²⁶²⁷ Da der Anschluss der S2 an die DB-Strecke in Durmersheim immer noch nicht realisiert werden konnte, wird zwischen Karlsruhe und Rastatt bis auf die Tatsache, dass die Stadtbahnen auch nicht mehr als S7 in den Karlsruher Hauptbahnhof, sondern als S4 über eine Verknüpfungsrampe in den Albtalbahnhof und dann direkt in die Karlsruher Innenstadt fahren, immer noch so gefahren, wie es ursprünglich nur als Vorlaufbetrieb geplant war.

²⁶²³ Vgl. Stadtarchiv Karlsruhe, Verkehrsbetriebe Karlsruhe (Hrsg.); Koch, Manfred (Hrsg.): Mit Beiträgen von: Bindewald, Klaus; Ludwig, Dieter; Stammler, Horst u. a.: Unter Strom. Geschichte des öffentlichen Nahverkehrs in Karlsruhe. Veröffentlichungen des Karlsruher Stadtarchivs, Bd. 20. Karlsruhe 2000. S. 264.

²⁶²⁴ Interview mit Carsten Strähle am 15.04.2012.

²⁶²⁵ Vgl. Stadtarchiv Karlsruhe, Verkehrsbetriebe Karlsruhe (Hrsg.); Koch, Manfred (Hrsg.): Mit Beiträgen von: Bindewald, Klaus; Ludwig, Dieter; Stammler, Horst u. a.: Unter Strom. Geschichte des öffentlichen Nahverkehrs in Karlsruhe. Veröffentlichungen des Karlsruher Stadtarchivs, Bd. 20. Karlsruhe 2000. S. 264.

²⁶²⁶ Vgl. ebd. S. 259.

²⁶²⁷ Zitiert nach: ebd. S. 259.

5.2.4.5.2 Planungen zur Verlängerung in die Baden-Badener Innenstadt

In Baden-Baden hatte man 1951 die Straßenbahn abgeschafft und 1971 auch den O-Bus-Betrieb eingestellt. Weitere 20 Jahre später, ab 1991, stellte man erste Überlegungen über eine Stadtbahn in die Innenstadt und den Anschluss an das Karlsruher Stadtbahnnetz an.²⁶²⁸ Beispielsweise beauftragte man Studenten der Universität Darmstadt mit der Aufgabe, sich in Studienarbeiten mit einer möglichen Stadtbahnanbindung der Baden-Badener Innenstadt zu beschäftigen, deren Ergebnisse 1992 in einer Ausstellung im Rathaus Baden-Baden der Öffentlichkeit vorgestellt wurden.²⁶²⁹ Zwei Jahre später, 1994, veröffentlichte der KVV ein Weißbuch über diese Verbindung.²⁶³⁰ In diesem Weißbuch wurden vier potenzielle Trassenvarianten für eine Stadtbahn vom Baden-Badener Hauptbahnhof – dem früheren Bahnhof Baden-Baden Oos – bis zum Augustaplatz in der Baden-Badener Innenstadt vorgestellt. Im Rahmen der standardisierten Bewertung erwiesen sich 1996/1997 nur noch zwei dieser Trassen als realistisch: durch die Rheinstraße oder entlang der Nordseite der B 500. Die Variante Rheinstraße stellte sich mit einem Faktor von 1,26 als die wirtschaftlichere heraus.²⁶³¹

1997 wurden die Baden-Badener Bürger informiert. Doch es regte sich Widerstand, vor allem unter den Einzelhändlern.²⁶³² Als Argumente gegen die Stadtbahn wurden vor allem finanzielle Gründe angeführt.²⁶³³

Im Herbst 1999 entschied sich der Gemeinderat der Stadt Baden-Baden gegen eine Stichstrecke vom Baden-Badener Hauptbahnhof in die Innenstadt Baden-Baden.²⁶³⁴

²⁶²⁸ Karlsruher Verkehrsverbund GmbH: Stichworte für Frau Walter, BNN, Südwestecho. Daten zu Stadtbahn Baden-Baden. Karlsruhe 1999. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/59.7.2. Stadtbahn Baden-Baden (und weiter). Heft 2.

²⁶²⁹ Vgl. Stadt Baden-Baden, Tiefbauamt, Stadtplanungsamt, Baden-Baden-Linie: Postwurfsendung an alle Haushalte. Bürgerinformation der Stadt Baden-Baden. Die geplante Stadtbahn in Baden-Baden. Im Verbund mit dem Busnetz der Baden-Baden-Linie. Baden-Baden 1999. S. 3. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/59.7.2. Stadtbahn Baden-Baden (und weiter). Heft 2.

²⁶³⁰ Vgl. Karlsruher Verkehrsverbund (KVV) (Hrsg.): Bickelhaupt, Reinhard; in der Beek, Martin (Bearbeiter): Stadtbahn Baden-Baden. Karlsruhe 1994.

²⁶³¹ Vgl. Stadt Baden-Baden, Tiefbauamt, Stadtplanungsamt, Baden-Baden-Linie: Postwurfsendung an alle Haushalte. Bürgerinformation der Stadt Baden-Baden. Die geplante Stadtbahn in Baden-Baden. Im Verbund mit dem Busnetz der Baden-Baden-Linie. Baden-Baden 1999. S. 4. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/59.7.2. Stadtbahn Baden-Baden (und weiter). Heft 2.

²⁶³² Vgl. Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH; Ludwig, Dieter: Brief an Oberbürgermeisterin Dr. Sigrun Lang, Baden-Baden. Karlsruhe, 06. Dezember 1999. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/59.7.2. Stadtbahn Baden-Baden (und weiter). Heft 2.

²⁶³³ Vgl. Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH; Ludwig, Dieter: Brief an Oberbürgermeisterin Dr. Sigrun Lang, Baden-Baden. Karlsruhe, 17. Februar 1999. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/59.7.2. Stadtbahn Baden-Baden (und weiter). Heft 2.

Bei KVV und AVG beschloss man daraufhin, alle bisherigen Bemühungen bezüglich der Innenstadttrasse Baden-Baden zu beenden.²⁶³⁵ Jedoch wurde die Stadtverwaltung Baden-Badens gebeten, die potenzielle Trasse einer Stadtbahnstrecke für den Fall einer neuen Entscheidung nicht zu bebauen.²⁶³⁶

Relativ unkompliziert war hingegen die Verlängerung der S4 Richtung Süden bis Achern, da alle Betroffenen diesem Vorhaben positiv gegenüberstanden.²⁶³⁷ Der Streckenabschnitt konnte zum Fahrplanwechsel im Dezember 2005 in Betrieb genommen werden.

5.3 Die Linie S5

5.3.1 Die Linie S5 (West) Karlsruhe – Wörth

In seiner Ansprache anlässlich der Inbetriebnahme der Stadtbahnstrecke nach Wörth 1997 berichtete der Karlsruher Oberbürgermeister Seiler: Es wurde „über eine Straßenbahnverbindung nach Maximiliansau und Wörth (...) schon in den [19]50er Jahren unter meinem Vorgänger Günther Klotz nachgedacht. Damals scheiterte dieses Vorhaben, unter anderem auch wegen der hohen Kosten.“²⁶³⁸

In der U-Strab-Untersuchung wurde 1971 „eine Schnellbahnverbindung in die Nachbargemeinden über den Rhein“ als „erstrebenswert“²⁶³⁹ beurteilt. Man bedauerte, dass noch keine differenzierten Untersuchungsergebnisse vorlägen und forderte die

²⁶³⁴ Vgl. Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH; Heipp, Gunnar: Aktenvermerk. Stadtbahn Baden-Baden. Weiteres Vorgehen und bisherige Akten. Karlsruhe, 03. Dezember 1999. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/59.7.2. Stadtbahn Baden-Baden (und weiter). Heft 2.

²⁶³⁵ Vgl. Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH; Heipp, Gunnar: Aktenvermerk. Stadtbahn Baden-Baden. Weiteres Vorgehen und bisherige Akten. Karlsruhe, 03. Dezember 1999. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/59.7.2. Stadtbahn Baden-Baden (und weiter). Heft 2.

²⁶³⁶ Vgl. Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH; Ludwig, Dieter: Brief an Oberbürgermeisterin Dr. Sigrun Lang, Baden-Baden. Karlsruhe, 06. Dezember 1999. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/59.7.2. Stadtbahn Baden-Baden (und weiter). Heft 2.

²⁶³⁷ Vgl. Karlsruher Verkehrsverbund GmbH; Bickelhaupt, Reinhard: Aktenvermerk. Stadtbahnverlängerung S4 Baden-Baden – Bühl – Achern. Besprechung am 30. November 1988 im Rathaus Baden-Baden. Karlsruhe, 09. Dezember 1998. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/59.7.2. Stadtbahn Baden-Baden (und weiter). Heft 2.

²⁶³⁸ Zitat Manuskript Ansprache Prof. Dr. Seiler zu Eröffnung Stadtbahn – Karlsruhe – Wörth. Karlsruhe 1997. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/60.8. Eröffnung Stadtbahn Wörth.

²⁶³⁹ Zitat Stadt Karlsruhe; Arbeitskreis U-Strab (Hrsg.): Dorbarth, K.; Martin, E.; Meil, R.; Müller, E.: Untersuchung Unterpflasterstraßenbahn Karlsruhe (Stadtbahn). Karlsruhe, 1971. S. 19.

Planungsgemeinschaft Zentrales Oberrheingebiet auf, entsprechende Vorschläge auszuarbeiten.²⁶⁴⁰

In der Durchführbarkeitsuntersuchung war 1984 über die Stadtbahnlinie Bretten – Karlsruhe – Wörth sogar bereits eine mögliche Verlängerung über Wörth hinaus erörtert worden,²⁶⁴¹ da Wörth als Endpunkt einer Stadtbahnlinie als ungeeignet betrachtet wurde.²⁶⁴² Deswegen war auch 1985 bereits in Landau über eine Verlängerung der Stadtbahn über Wörth hinaus bis Landau gesprochen worden.²⁶⁴³ Insbesondere Horst Emmerich machte sich in dieser Sitzung für eine Verlängerung bzw. Ausschleifung der Stadtbahn in die Landauer Innenstadt stark, um durch die dann vorhandene Umsteigefreiheit die Attraktivität des ÖPNV gegenüber dem Individualverkehr zu steigern.²⁶⁴⁴ Doch dem stand das Stadtplanungsamt Landau skeptisch gegenüber, da man dort vor allem eine Verschlechterung der Verkehrsverhältnisse durch die zusätzlichen Stadtbahngleise in der Innenstadt befürchtete.²⁶⁴⁵

In einer Stellungnahme zum Raumordnungsplan Südpfalz betonten die VBK am 12. März 1986 erneut das Mit- und nicht Gegeneinander der Verkehrssysteme Stadt- und Eisenbahn. Sie bestritten, „daß die Straßenbahn als weiterer Bewerber auf dem unergiebigem Verkehrsmarkt auftreten würde“,²⁶⁴⁶ denn dies sei auf keinen Fall beabsichtigt. Die Stadtbahn sei kein weiterer Bewerber, sondern sie sei ein Teil des Nahverkehrskonzepts der Deutschen Bundesbahn. Die Verknüpfung mit dem Karlsruher Stadtbahnnetz biete eine große Chance, den Nahverkehr in der Südpfalz direkt mit der Karlsruher City, wo der überwiegende Teil der Fahrgäste sein Ziel habe, zu verbinden. Die Stadtbahn solle die DB-Züge teilweise ersetzen, anstatt zusätzliche Fahrten anzubieten.²⁶⁴⁷

²⁶⁴⁰ Vgl. ebd. S. 19.

²⁶⁴¹ Vgl. Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (AVG); SNV Studiengesellschaft Nahverkehr (Hrsg.): Drechsler, Georg; Rieke, Horst u. a.: Durchführbarkeitsuntersuchung zur Verknüpfung des Schienenpersonenverkehrs eines Straßenbahnbetriebs und der Deutschen Bundesbahn am Beispiel des Raumes Karlsruhe. Karlsruhe 1984. Gefördert vom Bundesministerium für Forschung und Technologie (BMFT). Förderungskennzeichen TV 8306 3. Drechsler, Georg: Zusammenfassung. S. 3 und 12.

²⁶⁴² Vgl. Stadt Landau; Stabsstelle für Stadtentwicklung.-Planung.: Kuhn: Protokoll zur Besprechung am 02. Mai 1985: „Heranführung des geplanten Stadtbahnsystems über den Bahnhof Landau hinaus in die Innenstadt.“ Landau, 06. Mai 1985. S. 2. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/60.3. Gemeinschaftsbetrieb Stadtbahn/DB. – Bauliche Anlagen – – Betrieb – .

²⁶⁴³ Vgl. ebd.

²⁶⁴⁴ Vgl. ebd. S. 3.

²⁶⁴⁵ Vgl. S. 4.

²⁶⁴⁶ Zitat Stadtwerke Karlsruhe – Verkehrsbetriebe / Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH: Stellungnahme zum Raumordnungsplan Südpfalz. Karlsruhe, 12. März 1986. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/60.3 Gemeinschaftsbetrieb Stadtbahn mit der DB. – Allgemeines – Heft 1.

²⁶⁴⁷ Vgl. ebd.

Etwa einen Monat nach den ersten erfolgreichen Probefahrten des Wagens 501 auf DB-Infrastruktur zwischen dem Karlsruher Hauptbahnhof und dem Bahnhof Wörth wurden am 5. November 1986 die Möglichkeiten einer Stadtbahn Richtung Wörth und Germersheim von der AVG, der DB und dem Verkehrsausschuss des Kreistags des Landkreises Germersheim diskutiert.²⁶⁴⁸

Am 4. Juni 1987, also etwa neun Monate nach den erfolgreichen Probefahrten auf DB-Infrastruktur, beauftragte der Stadtrat der Stadt Wörth die Stadtverwaltung Wörth mit der Erstellung eines Nahverkehrskonzepts für die Relation Wörth – Karlsruhe auf der Schiene und die dazugehörigen Zubringerdienste mit dem Bus.²⁶⁴⁹ Noch im selben Jahr wurde ein Weißbuch mit dem Titel „Stadtbahn Wörth am Rhein – Karlsruhe“ präsentiert, bei dessen Erstellung neben den Verwaltungen der Stadt Wörth, des Landkreises Germersheim und der Koordinierungsstelle Südpfalz auch die VBK und ein Markt- und Meinungsforschungsinstitut mitgewirkt hatten. Dabei hatten die Verwaltungen der Gebietskörperschaften die Verkehrsverhältnisse im Raum Wörth analysiert, die VBK ein Stadtbahnkonzept Karlsruhe – Wörth entworfen und das Marktforschungsinstitut die Fahrgastpotenziale eruiert.²⁶⁵⁰

Bereits auf der zweiten Seite fassten die Verfasser ihr Ergebnis der Untersuchung folgendermaßen zusammen: „Die vorliegenden Untersuchungen haben gezeigt, daß der Bau der Straßenbahn Karlsruhe – Wörth verkehrspolitisch sinnvoll und technisch möglich ist, und von der Wörther Bevölkerung angenommen werden würde.“²⁶⁵¹

Die Analyse der bestehenden Verkehrsverhältnisse im Jahr 1987 ergab, dass pro Werktag, beide Richtungen zusammengezählt, 41.720 Personen zwischen der Südpfalz und Karlsruhe hin- und herfuhr. Lediglich 3.500 von ihnen benutzten dabei die öffentlichen Verkehrsmittel Bus und Bahn, was einem Anteil von nur 8,4 % entsprach.²⁶⁵² Außerdem

²⁶⁴⁸ Vgl. Stadtwerke Karlsruhe – Verkehrsbetriebe –: Drechsler, Georg: Brief an die Kreisverwaltung Germersheim. Stadtbahnverbindung von Karlsruhe in Richtung Wörth Germersheim. Karlsruhe, 02. Dezember 1986. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/60.8. Heft 1.

²⁶⁴⁹ Stadtverwaltung Wörth am Rhein (Hrsg.): Drechsler, Georg; Kühn, Axel; Stammler, Horst u. a. (Bearbeiter): Stadtbahn Wörth am Rhein – Karlsruhe. Untersuchung 1987. Teil I. Verkehrsverhältnisse im Raum Wörth. Wörth 1987. S. 1.

²⁶⁵⁰ Stadtverwaltung Wörth am Rhein (Hrsg.): Drechsler, Georg; Kühn, Axel; Stammler, Horst u. a. (Bearbeiter): Stadtbahn Wörth am Rhein – Karlsruhe. Untersuchung 1987. Wörth 1987.

²⁶⁵¹ Stadtverwaltung Wörth am Rhein (Hrsg.): Drechsler, Georg; Kühn, Axel; Stammler, Horst u. a. (Bearbeiter): Stadtbahn Wörth am Rhein – Karlsruhe. Untersuchung 1987. Teil I. Verkehrsverhältnisse im Raum Wörth. Wörth 1987. S. 2.

²⁶⁵² Vgl. ebd. S. 4.

wurde festgestellt, es sei unbefriedigend: „Wer in die Innenstadt will, muss unter ungünstigen Verkehrsverhältnissen umsteigen und zwei Fahrscheine lösen.“²⁶⁵³

Weiterhin wurden die ungenügenden Verkehrsverhältnisse auf der Schiene beschrieben. So verkehrten die Züge von Wörth nach Karlsruhe abends lediglich bis 19.36 Uhr, in der Gegenrichtung nur bis 20:43 Uhr. Maximiliansau war sogar noch schlechter an den ÖPNV angeschlossen: In Richtung Wörth fuhr der letzte Zug um 18.32 Uhr.²⁶⁵⁴

Darüber hinaus fuhren parallel zur Eisenbahn einige Buslinien von Wörth und Maximiliansau zum Stephanplatz hinter der damaligen Hauptpost (heute Euro-Galerie) in der Karlsruher Innenstadt, die jedoch mit dem Straßenbahnnetz nicht koordiniert waren.²⁶⁵⁵ Aber auch mit Bussen wurden Fahrten beispielsweise von Karlsruhe nach Maximiliansau nur tagsüber angeboten; an Werktagen fuhren die letzten Busse um 18.50 Uhr, an Samstagen um 14.00 Uhr und an Sonntagen gar nicht. Auch die Fahrzeit war mit bis zu 38 min nicht gerade kurz.²⁶⁵⁶

Insofern war die Voraussetzung für die Etablierung eines neuen Konzepts, nämlich das der Stadtbahn nach dem Karlsruher Modell, der umsteigefreien Verbindung von und nach Wörth, geradezu ideal. Eine der Voraussetzungen, die seitens der pfälzischen Verwaltung gefordert wurden,²⁶⁵⁷ war „die Verbesserung des Schienenpersonennahverkehrs zwischen Wörth und Karlsruhe.“²⁶⁵⁸ Präzise wurde ausgeführt, was für ein Stadtbahnkonzept gelten solle, nämlich, „daß einerseits eine zweckmäßige Aufgabenteilung zwischen den Verkehrsmitteln und andererseits die nötige Kooperation zwischen den Unternehmen sichergestellt wird. Auf den Strecken des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) ist nach Möglichkeit eine Bedienung im Stundentakt mit Verdichtung in der Hauptverkehrszeit anzustreben. Soweit nötig, sind die übrigen Teilsysteme des ÖPNV den Belangen des SNPV anzupassen.“²⁶⁵⁹

²⁶⁵³ Zitat ebd. S. 5.

²⁶⁵⁴ Vgl. ebd. S. 6.

²⁶⁵⁵ Vgl. ebd. S. 7.

²⁶⁵⁶ Vgl. ebd. S. 9.

²⁶⁵⁷ In diesem Fall im Regionalplan Rheinpfalz zum ÖPNV.

Vgl. Stadtverwaltung Wörth am Rhein (Hrsg.): Drechsler, Georg; Kühn, Axel; Stammler, Horst u. a. (Bearbeiter): Stadtbahn Wörth am Rhein – Karlsruhe. Untersuchung 1987. Teil I Verkehrsverhältnisse im Raum Wörth. Wörth 1987. S. 12.

²⁶⁵⁸ Zitiert nach: Stadtverwaltung Wörth am Rhein (Hrsg.): Drechsler, Georg; Kühn, Axel; Stammler, Horst u. a. (Bearbeiter): Stadtbahn Wörth am Rhein – Karlsruhe. Untersuchung 1987. Teil I Verkehrsverhältnisse im Raum Wörth. Wörth 1987. S. 12.

²⁶⁵⁹ Vgl. ebd. S. 12.

Ein weiterer wesentlicher Bestandteil des Karlsruher Modells wurde ebenfalls von der Pfälzer Seite übernommen: „Buslinien sollen die Fläche erschließen und alle Gemeinden an den ÖPNV anbinden. Der Bus soll dabei insbesondere

- Direktverbindungen zwischen zentralen Orten und mit Ortsgemeinden herstellen, die nicht vom Schienenverkehr bedient werden,
- als Zubringer und Verteiler mit dem Schienennetz zu einem einheitlichen Liniennetz verknüpft werden,
- im ländlichen Raum und in ländlichen Bereichen der Randzone des Verdichtungsraums die notwendige Mindestbedienung sicherstellen.

Hauptlinien des Busverkehrs sollen im Takt die übrigen bedarfsorientiert bedient werden.²⁶⁶⁰ Und vor allem sollte es nicht geben, womit man bei der Albtalbahn schon in den 1920er und 1930er Jahren schlechte Erfahrung gemacht hatte: „Mit dem Schienenverkehr konkurrierende Busbedienungen sollen vermieden“ werden.²⁶⁶¹ Außerdem sollten „nicht öffentliche Sonderverkehre nach Möglichkeit der Allgemeinheit zugänglich gemacht werden.“²⁶⁶²

Zusammenfassend wurde von der Pfälzer Verwaltung die Forderung aufgestellt: „bei geringstmöglichem Aufwand sind das Leistungsangebot, das Tarifsystem und der organisatorische Rahmen so zu gestalten, daß der ÖPNV sich dem Verkehrsteilnehmer gegenüber als ein einheitliches System darstellt und eine freizügige Verkehrsmittelwahl und eine unbehinderte Flächenerschließung ermöglicht. Dazu bedarf es der Kooperation unter den Nahverkehrsunternehmen.“²⁶⁶³ Im Prinzip wurde also auch hier die Schaffung eines Verkehrsverbundes gefordert, wie sie 1994 mit der Gründung des KVV umgesetzt wurde, der bei Inbetriebnahme der Stadtbahn Karlsruhe – Wörth im September 1997 bereits bestand.

Die VBK trafen zu Beginn des zweiten Teils dieses Weißbuchs, die Kernaussage für die Entstehung des Karlsruher Modells: „Die Stadtbahn verbindet die Region auf direktem Wege

²⁶⁶⁰ Zitat ebd. S. 12.

²⁶⁶¹ Zitat ebd. S. 12.

²⁶⁶² Zitat ebd. S. 12.

Auch dieses ist ein aus dem Karlsruher Modell übernommener Bestandteil, der nach Gründung des KVV nahezu im gesamten Verbundgebiet umgesetzt wurde: Sogenannte freigestellte oder spezielle Verkehre gemäß § 43 PBefG (zum Beispiel Schulbusse) wurden in normale Linienverkehre gemäß § 42 PBefG umgewandelt und somit nicht nur für spezielle Benutzergruppen, sondern für alle Fahrgäste zugänglich gemacht.

²⁶⁶³ Zitiert nach: ebd. S. 13.

mit der City. Dadurch erzielt sie eine hohe Akzeptanz.²⁶⁶⁴ Weiter wurde dargestellt, dass das bestehende „Karlsruher Stadtbahnnetz (...)“ „schnelle Direktverbindungen von der City in die Region“ biete.²⁶⁶⁵ „Diese Strecken haben deshalb einen höheren Modal-Split aufzuweisen als vergleichbare DB-Strecken, weil bei diesen alle Fahrgäste zur Fahrt in die Innenstadt Umwege und Umsteige in Kauf nehmen müssen – so auch bei der Strecke nach Wörth.“²⁶⁶⁶ Von einem Stadtbahnnetz zu sprechen war 1987 allerdings noch etwas übertrieben, denn dieses „Stadtbahnnetz“ bestand lediglich aus der damaligen Linie A (heute S1/S11) zwischen Bad Herrenalb / Ittersbach über Ettlingen und Karlsruhe bis Eggenstein-Leopoldshafen.

Erfahrungen aus anderen Großstädten zeigten, dass für einen attraktiven ÖPNV, der die Innenstädte und die Außenbezirke direkt miteinander verbindet, ein Anteil am Modal-Split von 20 % bis 30 % möglich wäre.²⁶⁶⁷ Vergleicht man dies mit dem Wert vor Eröffnung der Stadtbahn Karlsruhe – Wörth auf dieser Relation, der nur 8,4 % betrug,²⁶⁶⁸ erkennt man, dass in der Tat erheblicher Handlungsbedarf bestand.

Im Bereich der Infrastruktur jedoch gab es für die Einführung der Stadtbahn unter anderem ein Problem. Die Eisenbahn fuhr zu Beginn des Jahres 1987 noch auf einer Brücke, die 1946/47 relativ schnell als Ersatz für eine im Krieg zerstörte errichtet worden war und die ursprünglich als Provisorium für etwa 20 Jahre gedacht war.²⁶⁶⁹ Die Erneuerung dieser Brücke war zwar beschlossen, die Umsetzung aber noch nicht eingeleitet. Am 9. Juni 1987 rammte das schweizer Motorschiff Orinoko zusammen mit seinem Schubleichter Pavo die Brücke. Beide, Brücke und Schiff, waren schwer beschädigt. So musste anschließend sowohl die Schifffahrt auf dem Rhein als auch der Eisenbahnbetrieb über den Rhein für einige Wochen eingestellt werden, bis die Schiffe geborgen und die Brücke überprüft worden war. An einem Neubau führte jetzt kein Weg mehr vorbei.²⁶⁷⁰ Schon vor diesem Unfall hatte eine

²⁶⁶⁴ Zitat Stadtverwaltung Wörth am Rhein (Hrsg.): Drechsler, Georg; Kühn, Axel; Stammler, Horst u. a. (Bearbeiter): Stadtbahn Wörth am Rhein – Karlsruhe. Untersuchung 1987. Wörth 1987. Teil II .Stadtbahnkonzept Wörth – Karlsruhe. S. 1.

²⁶⁶⁵ Zitat ebd. S. 1.

²⁶⁶⁶ Zitat ebd. S. 1.

²⁶⁶⁷ Vgl. ebd. S. 1.

²⁶⁶⁸ Vgl. ebd. S. 4.

²⁶⁶⁹ Vgl. Bossert, Eric: Geschichte der Rheinbrücke Maximiliansau. Regelmäßige Fährverbindungen zwischen Knielingen und Pfortz. Maximiliansau 2006. Unter: <http://maximiliansau.gmxhome.de/Rheinbrücke/Rheinbrücke.html> sowie untergeordnete S.: <http://maximiliansau.gmxhome.de/Rheinbrücke/ErsteFesteBrücke.html> und <http://maximiliansau.gmxhome.de/Rheinbrücke/ZweiteFesteBrücke.html>. Zugriff 29. April 2012.

²⁶⁷⁰ Vgl. Karlsruher Versorgungs-, Verkehrs- und Hafen GmbH (Hrsg.): Vor 20 Jahren: Eisenbahn-Rheinbrücke drohte einzustürzen. Motorschiff „Orinoko“ und Schubleichter Pavo rammten die Brücke. In: Hafen-aktuell. Heft 1/2008. Karlsruhe 2008. S. 10–11.

Diskussion begonnen, ob der Neubau, insbesondere im Hinblick auf eine eventuelle Stadtbahn, ein- oder zweigleisig erfolgen solle. Dabei sprachen sich sowohl der Regionalverband Mittlerer Oberrhein als auch der Landkreis Germersheim und die Planungsgemeinschaft Südpfalz für einen zweigleisigen Neubau aus.²⁶⁷¹ Doch die Deutsche Bundesbahn ging aufgrund interner Berechnungen davon aus, dass auch für das zukünftige Verkehrswachstum eine eingleisige Brücke ausreichend wäre.²⁶⁷² Folglich war die Deutsche Bundesbahn als Bauherr an einem zweigleisigen Ausbau nicht interessiert.²⁶⁷³

Die VBK dagegen sahen die Möglichkeit eines 20- oder gar 10-Minuten-Takts nur dann umsetzbar, wenn die Strecke zwischen Karlsruhe und Wörth durchgehend zweigleisig ausgebaut würde. Auch der Karlsruher Oberbürgermeister Seiler plädierte im Interesse der Stadt und der Verkehrsbetriebe für eine zweigleisige Lösung. In einem Schreiben vom 25. März 1987 sprachen sich die Verkehrsbetriebe Karlsruhe dafür aus, die Brücke zumindest so zu planen, dass eine spätere Erweiterung auf zwei Gleise möglich wäre.²⁶⁷⁴ Auch die SPD im Karlsruher Gemeinderat unterstützte die Forderung nach einem zweigleisigen Bau der Brücke.²⁶⁷⁵ Der Karlsruher Oberbürgermeister Seiler setzte sich im Juli 1987 in einem Brief an den baden-württembergischen Innenminister Schlee dafür ein, die Rheinbrücke zweigleisig zu bauen und zur Finanzierung notfalls ein gesondertes GVFG-Vorhaben durchzuführen, da die DB nicht bereit sei, die Mehrkosten zu tragen.²⁶⁷⁶ Das Innenministerium Baden-Württemberg stimmte mit dieser Sichtweise überein und beantragte beim

²⁶⁷¹ Vgl. Deutsche Bundesbahn; Bundesbahndirektion Karlsruhe: Planfeststellung zur Erneuerung der Rheinbrücke Maxau in km 16.212 der Strecke Winden (Pfalz) – Karlsruhe. Vermerk über die Besprechung bei der BD Karlsruhe mit den am Verfahren beteiligten Behörden und Verbänden am 05.03.1987. Karlsruhe 19. März 1987. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/60.8. Gemeinschaftsbetrieb Stadtbahn/DB. Strecke Karlsruhe-Wörth. Heft 1.

²⁶⁷² Vgl. Innenministerium Baden-Württemberg; Schlee, Dietmar: Brief „Neubau der Eisenbahnbrücke über den Rhein bei Maxau. Stuttgart, 30. März 1987. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/60.8. Gemeinschaftsbetrieb Stadtbahn/DB. Strecke Karlsruhe-Wörth. Heft 1.

²⁶⁷³ Vgl. Verkehrsbetriebe Karlsruhe; Albthal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (Hrsg.): Stammler, Horst: report '88. Karlsruhe 1989. S. 9.

²⁶⁷⁴ Vgl. Stadtwerke Karlsruhe – Verkehrsbetriebe –, Drechsler, Georg: Planfeststellung der Rheinbrücke Karlsruhe-Maxau. Karlsruhe 25. März 1987. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/60.8. Gemeinschaftsbetrieb Stadtbahn/DB. Strecke Karlsruhe-Wörth. Heft 1.

²⁶⁷⁵ Vgl. SPD Gemeinderatsfraktion Karlsruhe. Anfrage der Stadträte Dr. Heinrich Maul und Dr. Michael Kuntze. Hier Stadtbahn nach Wörth. Karlsruhe 15. Juni 1987. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/60.8. Gemeinschaftsbetrieb Stadtbahn/DB. Strecke Karlsruhe-Wörth. Heft 1.

²⁶⁷⁶ Vgl. Seiler, Gerhard: Brief an den baden-württembergischen Innenminister Dietmar Schlee: Eisenbahnbrücke Karlsruhe-Maxau. Karlsruhe 03. Juli 1987. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/60.8. Gemeinschaftsbetrieb Stadtbahn/DB. Strecke Karlsruhe-Wörth. Heft 1.

Bundesverkehrsministerium die GVFG-Förderung des zweiten Gleises über den Rhein bei Maxau.²⁶⁷⁷

Im Bundesverkehrsministerium schloss man sich zunächst einmal jedoch der Meinung der DB an und lehnte einen zweigleisigen Bau ab.²⁶⁷⁸

In einem Aktenvermerk verwies Dieter Ludwig im September noch einmal darauf, dass die DB der Auffassung war, dass eine eingleisige Brücke für einen 30-Minuten-Takt der Stadtbahn, einen Stundentakt der DB-Regionalzüge und des Güterverkehrs ausreichend sei – eine Auffassung die Ludwig absolut nicht teilte.²⁶⁷⁹

Bernstein vertrat diese Position auch in einer Sitzung des Planungsausschusses der Stadt Karlsruhe am 14. Januar 1988.²⁶⁸⁰ Die Mehrkosten eines zweigleisigen Ausbaus der Rheinbrücke bezifferte er auf 15 Mio. DM, was über 50 % der Kosten der eingleisigen Lösung von 29 Mio. DM gewesen wären. In der Sitzung des Planungsausschusses wurden diesbezüglich Zweifel geäußert.²⁶⁸¹ Aber auch in dieser Sitzung gelang es nicht, ein Übereinkommen zu erzielen. Der Planungsausschuss nahm Bernsteins Standpunkt zur Kenntnis und forderte nach längeren Diskussionen, zumindest die Möglichkeit für den Bau eines zweiten Gleises auf der Brücke vorzusehen.²⁶⁸²

Am Ende wurde der von den VBK bei einer Besprechung im Bundesverkehrsministerium 1987 vorgeschlagene Kompromiss umgesetzt,²⁶⁸³ der zwar günstiger war als zwei einzelne Brücken, aber deutlich teurer als eine zweigleisige: Der 1991 fertig gestellte Neubau war

²⁶⁷⁷ Vgl. Innenministerium Baden-Württemberg: Brief an das Bundesverkehrsministerium. Betr. GVFG-Förderung; hier: Stadtbahnbetrieb Karlsruhe – Wörth, Bau eines 2. Gleises über den Rhein bei Maxau. Stuttgart, 23. Juli 1987. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/60.8. Gemeinschaftsbetrieb Stadtbahn/DB. Strecke Karlsruhe-Wörth. Heft 1.

²⁶⁷⁸ Vgl. Bundesverkehrsministerium,; Staatssekretär Dr. Knittel: Brief Betr. Neubau der Eisenbahnbrücke über den Rhein bei Karlsruhe-Maxau. Bonn, 25. August 1987. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/60.8. Gemeinschaftsbetrieb Stadtbahn/DB. Strecke Karlsruhe-Wörth. Heft 1.

²⁶⁷⁹ Vgl. Stadtwerke Karlsruhe – Verkehrsbetriebe –, Ludwig, Dieter: Aktenvermerk : Zweigleisiger Neubau der Rheinbrücke. Karlsruhe, 03. September 1987. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/60.8. Gemeinschaftsbetrieb Stadtbahn/DB. Strecke Karlsruhe-Wörth. Heft 1.

²⁶⁸⁰ Vgl. Niederschrift über die 30. nichtöffentliche Sitzung des Planungsausschusses am Donnerstag, 14. Januar 1988, 15.30 Uhr, im Großen Sitzungssaal des Rathauses unter Vorsitz des Bürgermeisters Sack. 2. Punkt 1 der Tagesordnung: Eisenbahnbrücke Maxau. Karlsruhe, 19. Januar 1988. S. 4. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/60.8. Gemeinschaftsbetrieb Stadtbahn/DB. Strecke Karlsruhe-Wörth. Heft 1.

²⁶⁸¹ Vgl. ebd. S. 5.

²⁶⁸² Vgl. ebd. S. 22.

²⁶⁸³ Vgl. Bundesverkehrsministerium,; Staatssekretär Dr. Knittel: Brief an den Oberbürgermeister der Stadt Karlsruhe. Betr. Neubau der Eisenbahnbrücke über den Rhein bei Karlsruhe-Maxau. Bonn, 08. Dezember 1987. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/60.8. Gemeinschaftsbetrieb Stadtbahn/DB. Strecke Karlsruhe-Wörth. Heft 1.

ingleisig, jedoch waren die Brückenpfeiler und Lager für die Aufnahme eines zweiten Gleises vorbereitet.²⁶⁸⁴ Die Mehrkosten gegenüber einer reinen eingleisigen Brücke mussten die VBK übernehmen.²⁶⁸⁵

Im Jahr 2000 konnte dann auch das zweite Gleis über den Rhein in Betrieb genommen werden.²⁶⁸⁶

Zu Beginn der Planungen für die Stadtbahnstrecke hatten die VBK eine Linienführung ins Auge gefasst, bei der die S5 zwischen den Bahnhöfen Karlsruhe-Mühlburg und Karlsruhe-Knielingen das Straßenbahnnetz verlassen und weiter auf der DB-Infrastruktur Richtung Wörth fahren sollte.²⁶⁸⁷

Der kaufmännische Leiter der VBK und der AVG (nach der Gründung auch des KVV) Rupert Bruder war es, der auf die Idee einer alternativen Linienführung kam.²⁶⁸⁸ Indem die Linie auf dem bisherigen Linienweg der Straßenbahnlinie 1 weiter bis zur Endhaltestelle Knielingen-Rheinbergstraße geführt und erst bei Maxau auf die DB-Strecke eingeführt wird, konnte ein kompletter Linienast – nämlich der frühere westliche Teil der Straßenbahnlinie 1 – eingespart und „nebenbei“ von der Linie S5 mitbedient werden. Außerdem müssen an die DB geringere Trassengebühren entrichtet werden, da die Fahrten im Karlsruher Straßenbahnnetz für die VBK keine Trassenpreise zu entrichten sind und die Fahrstrecke auf DB-Infrastruktur kürzer ist als bei der Alternative über den Bahnhof Knielingen. Außerdem würde die Karlsruher Kaiserstraße mit dieser Variante mit einer Straßenbahnlinie weniger belastet.²⁶⁸⁹

Dieser Vorschlag war höchst überzeugend, da er gegenüber den ursprünglichen Planungen nur Vorteile hatte: Die Linienführung durch Knielingen war günstiger und preiswerter bei

²⁶⁸⁴ Vgl. Verkehrsbetriebe Karlsruhe; Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (Hrsg.): Stammler, Horst: report '88. Karlsruhe 1989. S. 9.

²⁶⁸⁵ Vgl. Vertrag zwischen der Deutschen Bundesbahn, vertreten durch die Bundesbahndirektion Karlsruhe und der Stadt Karlsruhe, vertreten durch die Stadtwerke Karlsruhe – Verkehrsbetriebe – über den Bau zweigleisiger Widerlager und eines zweigleisigen Strompfeilers anlässlich der Erneuerung der Eisenbahnbrücke über den Rhein bei Maxau. Karlsruhe, 20. Dezember 1988. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/60.8. Gemeinschaftsbetrieb Stadtbahn / DB. KA-Wörth. Heft 8.

²⁶⁸⁶ Vgl. Karlsruher Versorgungs-, Verkehrs- und Hafen GmbH (Hrsg.): Vor 20 Jahren: Eisenbahn-Rheinbrücke drohte einzustürzen. Motorschiff „Orinoko“ und Schubleichter Pavo rammten die Brücke. In Hafen-aktuell. Heft 1/2008. Karlsruhe 2008. S. 10–11.

²⁶⁸⁷ Stadtverwaltung Wörth am Rhein (Hrsg.): Drechsler, Georg; Kühn, Axel; Stammler, Horst u. a. (Bearbeiter): Stadtbahn Wörth am Rhein – Karlsruhe. Untersuchung 1987. Teil II .Stadtbahnkonzept Wörth – Karlsruhe. Wörth 1987. S. 5 f.

²⁶⁸⁸ Interviews mit Rupert Bruder am 06. Dezember 2007 und am 15. Juli 2012.

²⁶⁸⁹ Vgl. Stadtwerke Karlsruhe – Verkehrsbetriebe –: Drechsler, Georg: Brief an das Stadtplanungsamt. Stadtbahn Karlsruhe – Wörth. Karlsruhe, 14. November 1988. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/60.8: Gem-Betrieb Stadtbahn – DB /Strecke Karlsruhe – Wörth.

mindestens gleichwertigem verkehrlichen Angebot, sodass die Idee in die Planungen aufgenommen wurde.

Daraufhin wurden beide Möglichkeiten für die Verknüpfungsanlage in Knielingen präsentiert, sowohl die anfänglich geplante am Bahnhof Karlsruhe-Knielingen als auch die Alternative über die Rheinbergstraße. Da man damit rechnete, dass die Lösung über den Bahnhof Knielingen schneller zu realisieren wäre, erwog man, zunächst die Verknüpfungsstelle am Bahnhof Knielingen zu bauen, später sollte dann zusätzlich auch die über die Rheinbergstraße realisiert werden. Die Mehrkosten durch den Bau beider Rampen schienen den Planern angesichts der Gesamtkosten vertretbar zu sein.²⁶⁹⁰ Man entschloss sich 1988 jedoch auf diesen Zwischenschritt zu verzichten und gleich ab der Endhaltestelle in Knielingen, ab dem sogenannten Gewann Kirchau und anschließend durch das Gewann Burgau, zu planen und zu bauen.²⁶⁹¹ Ebenfalls 1988 fasste der Stadtrat der Stadt Wörth einstimmig den Grundsatzbeschluss für eine Stadtbahnstrecke Karlsruhe – Wörth.²⁶⁹²

1990 wurden von der AVG sowie der Stadtverwaltung und dem Gemeinderat der Stadt Wörth diverse Trassenvarianten für die Stadtdurchfahrt in Wörth erörtert, worauf sich der Gemeinderat für eine Linienführung nach Ausfahrt aus dem Wörther Bahnhof entlang der Hanns-Martin-Schleyer-Straße und der Mozartstraße bis zu der Haltestelle Wörth-Dorschberg, wo die Bahn enden sollte, entschied. Als Folge dieser Entscheidung wollte die AVG die notwendige Planfeststellung im Folgejahr einleiten.²⁶⁹³

Das stellte sich jedoch als nicht umsetzbar heraus. Insbesondere die Umweltverträglichkeitsprüfung für die Überführungsstrecke zwischen der Haltestelle Knielingen-Rheinbergstraße und der Einfädelung auf die Bundesbahnstrecke bei Karlsruhe-Maxau verzögerte sich, sodass die Einleitung der Planfeststellung zunächst einmal auf das Jahr 1992 verschoben werden musste.²⁶⁹⁴

²⁶⁹⁰ Vgl. Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH: Drechsler, Georg: Aktenvermerk: Planung der Verknüpfungsstrecken. Karlsruhe, 20. Juni 1985. S. 3. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/60.3 Gemeinschaftsbetrieb Stadtbahn mit der DB. – Bauliche Anlagen – – Betrieb –.

²⁶⁹¹ Vgl. Stadtwerke Karlsruhe – Verkehrsbetriebe –: Drechsler, Georg: Brief an das Stadtplanungsamt. Stadtbahn Karlsruhe – Wörth. Karlsruhe, 14. November 1988. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/60.8: Gem-Betrieb Stadtbahn – DB /Strecke Karlsruhe – Wörth.

²⁶⁹² Vgl. Verkehrsbetriebe Karlsruhe; Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (Hrsg.): Stammler, Horst: report '88. Karlsruhe 1989. S. 8.

²⁶⁹³ Vgl. Verkehrsbetriebe Karlsruhe; Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (Hrsg.): Stammler, Horst: report '91. Karlsruhe 1992. S. 19.

²⁶⁹⁴ Vgl. ebd. S. 21.

Bezüglich der Kosten einigten sich die Beteiligten, dass die Baukosten für das Überführungsbauwerk auf Karlsruher Gemarkung zu je einem Drittel von der Stadt Karlsruhe, der Stadt Wörth und dem Landkreis Germersheim getragen werden sollten, die Kosten für den Ausbau zwischen der Rheinmitte und dem Bahnhof Wörth je zur Hälfte von der Stadt Wörth und dem Landkreis Germersheim. Die Kosten innerhalb von Wörth übernahm überwiegend die Stadt Wörth, den verbleibenden Rest der Landkreis Germersheim. Die Fahrzeugkosten nach Abzug der GVFG-Förderung – im Unterschied zu Baden-Württemberg förderte Rheinland-Pfalz 70 % der Fahrzeugkosten²⁶⁹⁵ – trugen die Stadt Karlsruhe zu 50 %, die Stadt Wörth zu 35 % und der Landkreis Germersheim zu 15 % zu den Kosten bei.²⁶⁹⁶ Die zugehörige Finanzierungsvereinbarung schlossen die beteiligten Gebietskörperschaften und die AVG am 6. Mai 1992 ab.²⁶⁹⁷

Die Planung hatte sich jedoch weiter verzögert, sodass für den pfälzischen Teil des Bauvorhabens erst Anfang 1993 die Planfeststellung eingeleitet werden konnte. Auf der badischen Seite dauerte es noch länger, da die Naturschutzbehörde Bedenken bezüglich der Überleitungsstrecke in Knielingen hatte.²⁶⁹⁸ Die Anschlussstrecke passiert nicht nur das Naturschutzgebiet Burgau,²⁶⁹⁹ sondern vor allem auch die Einführung in die DB-Strecke Karlsruhe – Wörth gestaltete sich problematisch. Das zweigleisige Verbindungsstück teilt sich kurz vor Ein-/Ausfädelung auf die DB-Gleise, das Gleis aus Richtung Wörth zweigt erst aus der Strecke ab und unterfährt anschließend die DB-Strecke, da eine höhengleiche Kreuzung vermieden werden sollte. Um dieses Bauwerk zu realisieren, waren Bauarbeiten an den beiden Seiten des Bahndamms notwendig. Und dagegen bestanden Bedenken der zuständigen Behörden: „Nach dem bisherigen Kenntnisstand ist die gesamte Südseite des Bahndammes so hochgradig naturschutzwürdig, daß von einem wesentlichen, unverzichtbaren Bestandteil des Naturschutzgebietes gesprochen werden kann.“²⁷⁰⁰ Unter

²⁶⁹⁵ Vgl. Verkehrsbetriebe Karlsruhe; Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (Hrsg.): Stammler, Horst; Zimmermann, Werner: report '92. Karlsruhe 1993. S. 23.

²⁶⁹⁶ Vgl. Verkehrsbetriebe Karlsruhe; Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (Hrsg.): Stammler, Horst: report '91. Karlsruhe 1992. S. 21 f.

²⁶⁹⁷ Vgl. Verkehrsbetriebe Karlsruhe; Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (Hrsg.): Stammler, Horst; Zimmermann, Werner: report '92. Karlsruhe 1993. S. 23.

²⁶⁹⁸ Vgl. ebd. S. 24.

²⁶⁹⁹ Vgl. Stadtarchiv Karlsruhe, Verkehrsbetriebe Karlsruhe (Hrsg.); Koch, Manfred (Hrsg.): Mit Beiträgen von: Bindewald, Klaus; Ludwig, Dieter; Stammler, Horst u. a.: Unter Strom. Geschichte des öffentlichen Nahverkehrs in Karlsruhe. Veröffentlichungen des Karlsruher Stadtarchivs, Bd. 20. Karlsruhe 2000. S. 266.

²⁷⁰⁰ Zitat Bezirksstelle für Naturschutz und Landschaftspflege Karlsruhe: Brief an Regierungspräsidium Karlsruhe, Ref 73. Betr.: Stadtbahn Karlsruhe – Wörth. Bezug: Übergabe einer Kopie des Vorabzugs der Umweltverträglichkeitsstudie am 23.2. durch das Referat Verkehr. Karlsruhe, 16. März 1993. VBK-Registrierung. Keller, Fach 7 II-PL. Ordner „UVP Knielingen“.

anderem hatte sich eine ursprünglich mediterrane Kreiselwespe dort angesiedelt.²⁷⁰¹ Deswegen verlangte die Bezirksstelle für Naturschutz eine weitere Variantenprüfung,²⁷⁰² wodurch die Realisierung der Baumaßnahme weiter verzögert wurde.

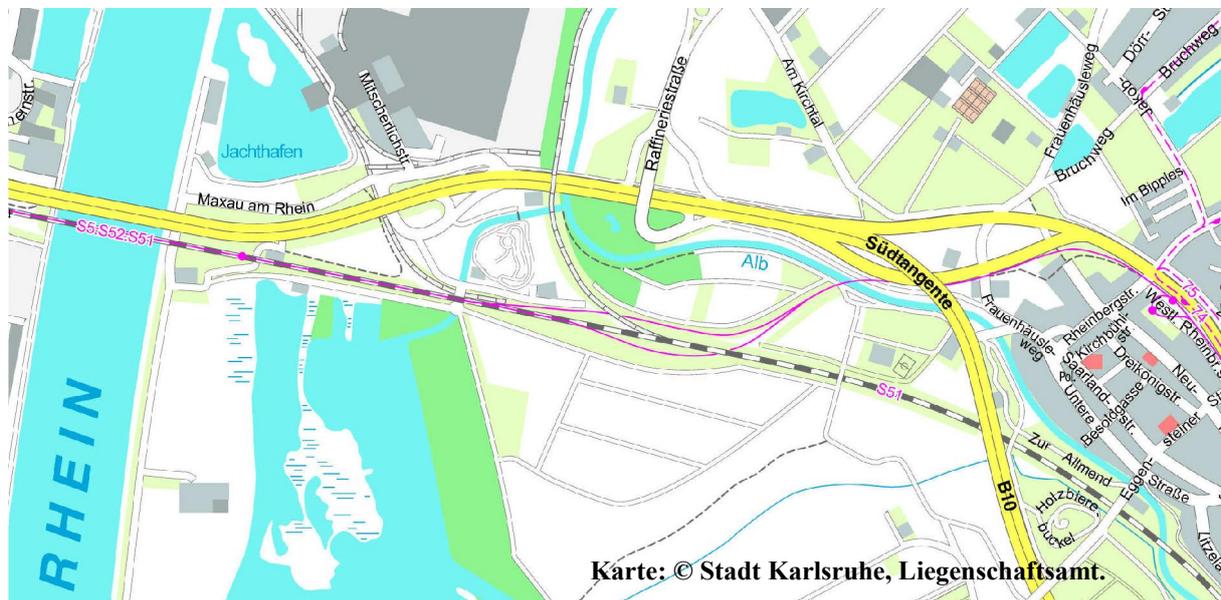


Abbildung 113: Auszug aus Stadtplan Karlsruhe. Überleitungsstrecke Stadtbahn zwischen Maxau und Knielingen²⁷⁰³

Obwohl eine Einigung nicht in Sicht war, hofften VBK und AVG dennoch, die Stadtbahnstrecke zwischen Karlsruhe und Wörth 1995 in Betrieb nehmen zu können.²⁷⁰⁴ Außerdem wurde 1992 ein erstes Gutachten zur Möglichkeit der Stadtbahnverlängerung bis Landau oder Germersheim in Auftrag gegeben.²⁷⁰⁵ Ein Jahr später, 1993, sah die AVG die Chance auf den Durchbruch und plante, nach erfolgter Umweltverträglichkeitsprüfung, auch in Baden-Württemberg die Planfeststellung einzuleiten. Mit der Erteilung des Planfeststellungsbeschlusses auf der pfälzischen Seite rechnete man für das Frühjahr 1994.²⁷⁰⁶

²⁷⁰¹ Interview mit Dr. Reinhard Bickelhaupt am 16. Juli 2012.

²⁷⁰² Vgl. Bezirksstelle für Naturschutz und Landschaftspflege Karlsruhe: Brief an Regierungspräsidium Karlsruhe, Ref 73. Betr.: Stadtbahn Karlsruhe – Wörth. Bezug: Übergabe einer Kopie des Vorabzugs der Umweltverträglichkeitsstudie am 23.2. durch das Referat Verkehr. Karlsruhe, 16. März 1993. VBK-Registratur. Keller, Fach 7 II-PL. Ordner „UVP Knielingen“.

²⁷⁰³ Ausschnitt aus Stadtplan Karlsruhe. Karte: © Stadt Karlsruhe, Liegenschaftsamt. Die Straßenbahngleise sind in violetter Farbe dargestellt.

²⁷⁰⁴ Vgl. Verkehrsbetriebe Karlsruhe; Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (Hrsg.): Stammler, Horst; Zimmermann, Werner: report '92. Karlsruhe 1993. S. 24.

²⁷⁰⁵ Vgl. ebd. S. 24.

²⁷⁰⁶ Vgl. Verkehrsbetriebe Karlsruhe; Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (Hrsg.): Stammler, Horst; Zimmermann, Werner: report '93. Karlsruhe 1994. S. 25.

Jedoch konnte erst ein weiteres Jahr später, 1995, als eine von vier Strecken gleichzeitig, mit dem Bau der Stadtbahn Karlsruhe – Wörth begonnen werden.²⁷⁰⁷

Die Inbetriebnahme der Strecke erfolgte nach etwa zwei Jahren Bauzeit am 26. September 1997.²⁷⁰⁸ In Wörth war eine 1,1 km lange neue Straßenbahnstrecke gebaut worden. Außerdem waren sechs neue Haltestellen, zwei davon im Wörther Stadtteil Maximiliansau, und ein dreigeschossiges Parkdeck am Bahnhof Wörth als Park-and-Ride-Anlage erstellt worden. Ebenso mussten für die Gesamtstrecke insgesamt sechs Brücken errichtet werden, dazu Hochwasserdurchlässe sowie eine Systemwechselstelle bei Maxau.²⁷⁰⁹

Am 14. Juni 2003 schließlich erfolgte auch die Inbetriebnahme der Verlängerung der innerstädtischen Straßenbahnstrecke in Wörth um weitere 1,1 km vom Rathaus bis zur neuen Endhaltestelle Wörth Badepark.²⁷¹⁰

Bleibt noch eine Frage: Warum wurde das Stadtbahnnetz, trotz aller Versuche und Planungen, die vorhanden waren, in die Pfalz bis zum Baubeginn der Stadtbahn nach Germersheim im Jahr 2009 nur nach Wörth und nicht weiter gebaut, obwohl Orte wie Jockgrim oder Hagenbach weit eher dem Karlsruher Einzugsgebiet (oder sogar dem Speckgürtel) zuzurechnen sind als etwa Eppingen oder gar Heilbronn?

Bestrebungen und Wünsche gab es durchaus, so forderte beispielsweise die Europa-Union 1986 die „Weiterführung der von Bretten über Karlsruhe nach Wörth führenden geplanten Stadtbahn bis nach Lauterburg“²⁷¹¹ und auch die FDP-Fraktion im Karlsruher Gemeinderat sprach sich im Februar 1986 für eine solche Stadtbahnlinie aus.²⁷¹²

²⁷⁰⁷ Vgl. Verkehrsbetriebe Karlsruhe; Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (Hrsg.): Stammler, Horst; Zimmermann, Werner: report '95. Karlsruhe 1996. S. 19.

Außer der Strecke nach Wörth waren dieses die Strecken nach Kraichtal-Menzingen, Stutensee-Blankenloch und Pfinztal-Söllingen.

²⁷⁰⁸ Vgl. Stadtwerke Karlsruhe – Verkehrsbetriebe –: Stadtbahn Karlsruhe – Wörth: Ergänzende Informationen. Karlsruhe, September 1988. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/60.8: Gem-Betrieb Stadtbahn – DB /Strecke Karlsruhe – Wörth.

²⁷⁰⁹ Vgl. Stadtwerke Karlsruhe – Verkehrsbetriebe –: Drechsler, Georg: Brief an das Stadtplanungsamt. Stadtbahn Karlsruhe – Wörth. Karlsruhe, 14. November 1988. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/60.8: Gem-Betrieb Stadtbahn – DB /Strecke Karlsruhe – Wörth.

²⁷¹⁰ Vgl. Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (Hrsg.): Allgeier, Jochen; Stammler, Horst: Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH. Geschäftsbericht 2003. Mobilität verbindet. Karlsruhe 2004. S. 4 und 17.

²⁷¹¹ Zitat BNN: „Beweglichkeit durch Spenden. Europa-Union beantragt Stadtbahn bis Lauterburg.“ Karlsruhe, 29. Januar 1986. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/60.3 Gemeinschaftsbetrieb Stadtbahn mit der DB. – Allgemeines – Heft 1.

Dieter Ludwig strich das Wort „Lauterburg“ in diesem Satz des Artikels durch und schrieb stattdessen „Paris“ an den Rand.

In einem im März 1986 vorgelegten Konzept sprach sich eine „Arbeitsgruppe Öffentlicher Personennahverkehr Südpfalz“ in einer Untersuchung des Projektes „Stadtbahnbetrieb Karlsruhe – Südpfalz“ für eine sorgfältige Prüfung als Grundlage für eine politische Grundsatzentscheidung zum Projekt Stadtbahnverkehr Karlsruhe – Südpfalz aus und schlug die rechtzeitige Anmeldung als generelles Vorhaben vor,²⁷¹³ „um in das Förderprogramm aufgenommen zu werden.“²⁷¹⁴

Die AVG plante seit den 1980er Jahren Stadtbahnstrecken über Wörth hinaus, beispielsweise bis Kandel oder Landau, über Landau hinaus bis Neustadt, von Winden nach Bad Bergzabern und nach Germersheim.²⁷¹⁵

Warum also fuhr die Stadtbahn bis 2010 nur bis Wörth und nicht weiter? Die Antwort kann der Rheinpfalz vom 8. Dezember 2010 entnommen werden: Der langjährige Direktor des Zweckverbandes Rheinland-Pfalz Süd und spätere Geschäftsführer des Verkehrsverbundes Rhein-Neckar (VRN), Werner Schreiner, und Dieter Ludwig kamen nicht gut miteinander zurecht. Erschwerend kam noch hinzu, dass Schreiner von dem Karlsruher Stadtbahnmodell nicht überzeugt war.²⁷¹⁶ Er setzte lieber auf Vollbahnfahrzeuge mit Diesel- oder Elektroantrieb.²⁷¹⁷

Zunächst einmal wurden die die Pläne einer Stadtbahn Wörth – Lauterburg von den VBK mit der Begründung der zu schwachen Verkehrsströme auf der Relation abgelehnt.

Vgl. VBK: Aktenvermerk „Stadtbahn nach Lauterburg hier Stellungnahme zu dem Antrag der f.D.P.-Fraktion. Karlsruhe, 26. Februar 1986. VBK-Registrator. Aktenzeichen 405/60.3 Gemeinschaftsbetrieb Stadtbahn mit der DB. – Allgemeines – Heft 1.

Später jedoch wurde bei VBK/AVG durchaus eine Stadtbahnverlängerung bis Lauterburg geplant, die jedoch durch die Beauftragung der DB mit SPNV-Leistungen auf der Strecke obsolet wurden
Interview Carsten Strähle am 24. Juni 2012.

²⁷¹² Vgl. Der Oberbürgermeister der Stadt Karlsruhe: Für die Plenarsitzung des Gemeinderates am 18.03.1986, TOP 14, Stellungnahme des Bürgermeisteramts zum Antrag der Stadträte Dr. Rolf Funck und Peter Berendes (FDP) sowie der FDP-Gemeinderatsfraktion vom 12.02.1986, eingegangen am 13.02.1986, Stadtbahn nach Lauterburg, Vorlage Nr. 443. VBK-Registrator. Aktenzeichen 405/60.3 Gemeinschaftsbetrieb Stadtbahn mit der DB. – Allgemeines – Heft 1.

²⁷¹³ Vgl. Planungsgemeinschaft Südpfalz; Koordinierungsstelle Südpfalz: Arbeitsgruppe Öffentlicher Personennahverkehr Südpfalz: Untersuchung des Projekts Stadtbahnbetrieb Karlsruhe – Südpfalz. Ohne Ortsangabe, 10. März 1986. VBK-Registrator. Aktenzeichen 405/60.3 Gemeinschaftsbetrieb Stadtbahn mit der DB. – Allgemeines – Heft 1.

²⁷¹⁴ Zitat ebd.

²⁷¹⁵ Interview Carsten Strähle am 24. Juni 2012.

Und: Vgl. Karlsruher Verkehrsverbund (KVV) (Hrsg.): Bickelhaupt, Reinhard; Brocke, Delia (Bearbeiter): Stadtbahn Wörth – Germersheim, Wörth – Lauterbourg (Entwurf). Karlsruhe 1996.

²⁷¹⁶ Vgl. Die Rheinpfalz: „Früher Frontalzusammenstoß, jetzt reine Harmonie. Hintergrund: Der Ausbau der Stadtbahn hat ein bisschen länger gedauert – Seit Mitte der 1990er Jahre gab es entsprechende Pläne.“ Ludwigshafen, 08. Dezember 2010. KVV-Registrator. Aktenzeichen 103/5. Heft 12/2010.

²⁷¹⁷ Interview mit Gerhard Schnaitmann, NVBW, am 28.12.2011.

Ein weiterer Punkt ist die Verteilung der Regionalisierungsmittel proportional auf alle Bundesländer.²⁷¹⁸ Dadurch konnte Schreiner in der südlichen Pfalz, einem Gebiet ohne eigenes Ballungszentrum, in der Fläche Strecken wiedereröffnen und mit Taktverkehren befahren lassen, so zum Beispiel Winden – Wissembourg 1995.²⁷¹⁹

Auch führte Schreiner in Rheinland-Pfalz den integralen Taktfahrplan ein, deutlich früher, als es diesen auch in Baden-Württemberg gab.²⁷²⁰

Und mit seinem Projekt S-Bahn Rhein-Neckar geriet er endgültig mit Ludwig in Konflikt.²⁷²¹ Denn die Linie S3 Heidelberg – Karlsruhe der S-Bahn Rhein-Neckar fährt ab Bad Schönborn auch im KVV-Gebiet und von Bruchsal bis Karlsruhe parallel zu den S-Bahn-Linien S31/S32 der AVG.

Und so blieben die Pläne für weitere Stadtbahnlinien in der Südpfalz bis etwa 2006 da, wo sie seit 1996 lagen:²⁷²² „(...) in den Schubladen.“²⁷²³

5.3.2 Die Linie S5 (Ost) Karlsruhe - Pforzheim

Zur Erschließung des Pfinztals, speziell des Ortsteils Berghausen waren bei der Erarbeitung der Durchführbarkeitsuntersuchung zum Gemeinschaftsbetrieb mit der DB auch Varianten des Anschlusses von Berghausen mit einer Stichstrecke, die östlich von Grötzingen aus der

²⁷¹⁸ Gespräch mit Dr. Bastian Chlond, Institut für Verkehrswesen, Karlsruher Institut für Technologie.

²⁷¹⁹ Vgl. Die Rheinpfalz: „Früher Frontalzusammenstoß, jetzt reine Harmonie. Hintergrund: Der Ausbau der Stadtbahn hat ein bisschen länger gedauert – Seit Mitte der 1990er Jahre gab es entsprechende Pläne.“ Ludwigshafen, 08. Dezember 2010. KVV-Registatur. Aktenzeichen 103/5. Heft 12/2010.

²⁷²⁰ Vgl. Die Rheinpfalz: „Früher Frontalzusammenstoß, jetzt reine Harmonie. Hintergrund: Der Ausbau der Stadtbahn hat ein bisschen länger gedauert – Seit Mitte der 1990er Jahre gab es entsprechende Pläne.“ Ludwigshafen, 08. Dezember 2010. KVV-Registatur. Aktenzeichen 103/5. Heft 12/2010.

²⁷²¹ Vgl. ebd.

²⁷²² Vgl. ebd.

²⁷²³ Zitat ebd.

Für die Strecke Wörth – Lauterbourg beispielsweise unterbreitete die AVG 1998 auf Wunsch des zuständigen Rheinland-Pfälzischen Ministeriums ein Angebot für die Reaktivierung der Strecke in Form des Umbaus auf Stadtbahnstandard und Betrieb als Stadtbahn nach dem Karlsruher Modell.

Doch lehnte das Land Rheinland-Pfalz dieses Konzept zunächst einmal unter Verweis auf die Haushaltslage ab.

Vier Jahre später, 2002, wurde die Strecke dann doch reaktiviert und renoviert, was 5,7 Mio. Euro kostete. Befahren wurde sie mit damals bereits veralteten Dieseltriebwagen des Typs 628/928 von DB Regio – aber eben mit Vollbahnfahrzeugen. Inzwischen wurden die 628 durch Triebwagen des Typs 643 Talent ersetzt.

Vgl. Rheinland-Pfalz-Takt. Wir bewegen unser Land: 15.12.02: Reaktivierung der Strecke Wörth – Lauterbourg: [http://www.der-takt.de/presse/pressearchiv/news-details/?loadinfo=none&tx_ttnews\[tt_news\]=31458tx_ttnews\[backPid\]=51&no_cache=1&font=inc](http://www.der-takt.de/presse/pressearchiv/news-details/?loadinfo=none&tx_ttnews[tt_news]=31458tx_ttnews[backPid]=51&no_cache=1&font=inc). Zugriff 15. Januar 2012.

Und: <http://de.wikipedia.org/wiki/Bienwaldbahn>. Zugriff 15. Januar 2012.

Strecke Karlsruhe – Heilbronn ausfädeln sollte, geprüft worden.²⁷²⁴ Doch diese Pläne wurden später nicht umgesetzt, sondern zugunsten einer eigenständigen Stadtbahnlinie Karlsruhe – Pfinztal – Remchingen,²⁷²⁵ später bis Pforzheim, aufgegeben.

Am 17. Juli 1985 setzten sich Vertreter der VBK, der Bundesbahndirektion Karlsruhe²⁷²⁶ und der Gemeinde Pfinztal zusammen. Im Rahmen dieser Besprechung sollten die Möglichkeiten eines Anschlusses Pfinztals an das Karlsruher Stadtbahnssystem erörtert werden. Zunächst bekräftigte die Gemeinde Pfinztal erneut ihren Wunsch, an die Karlsruher Stadtbahn angeschlossen zu werden. In einem ersten Schritt sollte als erster der Ortsteil Berghausen, im zweiten, nach einer Wirtschaftlichkeitsuntersuchung, dann auch der Ortsteil Söllingen angeschlossen werden.²⁷²⁷

Darüber hinaus verständigte man sich darauf, bis zum Jahresende 1985 möglichst eine Grundsatzvereinbarung zu paraphieren und 1986 die Planfeststellung einzuleiten. Dabei wollte man sich so schnell wie möglich auf eine von drei zur Auswahl stehenden Varianten für den Neubau eines Stadtbahnanschlusses festlegen: Erstens ein drittes Gleis für die Stadtbahn südlich der bestehenden DB-Strecke Karlsruhe – Pforzheim, zweitens ein drittes Gleis für die Stadtbahn nördlich der bestehenden DB-Strecke Karlsruhe – Pforzheim und drittens ein Verbindungsgleis von der Strecke Karlsruhe – Bretten (– Heilbronn) nach Berghausen.²⁷²⁸

Die Bevölkerung Pfinztals befürwortete in weiten Teilen die Stadtbahn. So sprachen sich in einer Unterschriftenaktion des Bürgervereins Pfinztal an einem einzigen Samstag in den Ortsteilen Söllingen und Kleinsteinbach 800 Bürger für den Stadtbahnanschluss auch dieser Ortsteile Pfinztals aus.²⁷²⁹ Von diesem Ergebnis beflügelt, wandte sich der Bürgerverein

²⁷²⁴ Vgl. Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (AVG); SNV Studiengesellschaft Nahverkehr (Hrsg.): Drechsler, Georg; Rieke, Horst u. a.: Durchführbarkeitsuntersuchung zur Verknüpfung des Schienenpersonenverkehrs eines Straßenbahnbetriebs und der Deutschen Bundesbahn am Beispiel des Raumes Karlsruhe. Karlsruhe 1984. Gefördert vom Bundesministerium für Forschung und Technologie (BMFT). Förderungskennzeichen TV 8306 3. Drechsler, Georg: Zusammenfassung. S. 12.

²⁷²⁵ Vgl. Verkehrsbetriebe Karlsruhe; Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (Hrsg.): Stammler, Horst: report '89. Karlsruhe 1990. S. 26.

²⁷²⁶ Für die VBK Dieter Ludwig und Georg Drechsler, für die Bundesbahn unter anderem Horst Emmerich und Prof. Gerhard Bernstein.

²⁷²⁷ Vgl. Deutsche Bundesbahn. Gemeinschaftsbetrieb DB/VBK im Raum Karlsruhe. Niederschrift über die Besprechung bei den VBK mit der Gemeinde Pfinztal am 17.07.1985. Karlsruhe, 31. Juli 1985. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/60.3 Gemeinschaftsbetrieb Stadtbahn mit der DB. – Allgemeines – Heft 1.

²⁷²⁸ Vgl. ebd.

²⁷²⁹ Vgl. Mitteilungsblatt Gemeinde Pfinztal. Nr. 23. Pfinztal, 04. Juni 1987. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/60.7. Gem.-Betrieb Stadtbahn – DB / Strecke Durlach – Pfinztal. Heft 1.

Pfintzal brieflich direkt an Dieter Ludwig und teilte ihm die Forderung²⁷³⁰ von „1000 Bürgern“ mit.²⁷³¹

Dabei musste zunächst einmal geklärt werden, ob die Stadtbahn in Pfintzal, in Remchingen oder in Pforzheim enden sollte. Deswegen nahm der Karlsruher Landrat Ditteney im November 1988 mit seinem Kollegen Reichert aus dem Enzkreis Kontakt auf, um die Vorteile einer Weiterführung mindestens bis Remchingen und die Bedingungen des Stadtbahn im Allgemeinen zu erläutern.²⁷³²

Ab 1989 wurden die Planungen für diese Strecke bis Remchingen intensiviert und für den Abschnitt im Enzkreis aufgenommen.²⁷³³ Für den Streckenabschnitt bis Söllingen hatte sich die AVG für den Bau eines dritten Gleises für den Stadtbahnverkehr zwischen Grötzingen und dem Bahnhof Söllingen entschieden. Ab Söllingen sollte die DB-Infrastruktur mitbenutzt werden.²⁷³⁴ In einer Arbeitsbesprechung im Mai 1989 war es neben Ludwig vor allem Horst Emmerich, der für die Verlängerung der Stadtbahn über Remchingen hinaus bis Pforzheim plädierte. Er begründete dieses damit, dass die Strecke eine hohe Bedeutung für den Fern- und den Güterverkehr habe und es seiner Meinung nach deswegen sinnvoll und wirtschaftlich wäre, den Nahverkehr zwischen Karlsruhe und Pforzheim nicht zu brechen.²⁷³⁵

Dass Emmerich und auch Bernstein für das Projekt Stadtbahn wichtig waren, zeigte sich also bei allen möglichen Veranstaltungen mit Politikern und Bürgern, so auch bei dieser Veranstaltung. Doch innerhalb der Organisation der Bundesbahn war insbesondere Emmerich für Ludwig unersetzbar. Dennoch konnten auch Bernstein und Emmerich nicht verhindern, dass die Entscheidungswege bei der DB viel Zeit brauchten. Als Voraussetzung zum Abschluss der Grundsatzvereinbarung der Stadtbahn Karlsruhe – Pfintzal – Remchingen musste damals auch noch die Genehmigung der Deutschen Bundesbahn vorliegen. So notierte Ludwig im April 1989, dass „bei der Bundesbahn [für die Erteilung dieser Zustimmung] ein

²⁷³⁰ Vgl. ebd.

²⁷³¹ Zitat Bürgerverein Pfintzal e. V.: Brief an Verkehrsbetriebe Karlsruhe, z.H. Dieter Ludwig: „1000 Bürger fordern Stadtbahn für das ganze Pfintzal. Pfintzal, 20 Juni 1987. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/60.7. Gem.-Betrieb Stadtbahn – DB / Strecke Durlach – Pfintzal. Heft 1.

²⁷³² Vgl. Landkreis Karlsruhe: Ditteney, Bernhard: Brief an Landrat Dr. Heinz Reichert, Pforzheim. Karlsruhe 23. November 1988. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/60.7.1. Gem.-Betrieb Stadtbahn – DB / Strecke Durlach – Pforzheim. Heft 1.

²⁷³³ Vgl. Verkehrsbetriebe Karlsruhe; Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (Hrsg.): Stammler, Horst: report '89. Karlsruhe 1990. S. 26.

²⁷³⁴ Vgl. ebd. S. 26.

²⁷³⁵ Vgl. Verkehrsbetriebe Karlsruhe: Stammler, Horst: Aktenvermerk. Stadtbahn Karlsruhe – Pforzheim. Karlsruhe, 09. Mai 1989. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/60.7.1. Gem.-Betrieb Stadtbahn – DB / Strecke Durlach – Pforzheim. Heft 1.

relativ langwieriger, interner Abstimmungsprozeß mit der Hauptverwaltung und dem Bundesministerium für Verkehr notwendig [ist]. Dieses Verfahren dauert nach Auffassung der Bundesbahndirektion Karlsruhe mindestens zwei Jahre(!)“.²⁷³⁶ Noch weniger dürfte ihm gefallen haben, dass somit „noch keine verlässlichen Aussagen über den Baubeginn getroffen werden [können]. Dieser hängt vor allem von der Dauer des Planfeststellungsverfahrens und des DB-internen Abstimmungsverfahrens sowie der Bereitstellung der Mittel nach dem GVFG ab.“²⁷³⁷

Es wurde ein Arbeitskreis ins Leben gerufen, der am 6. September 1989 erstmals zusammentrat²⁷³⁸ und sich außer mit dem Stadtbahnprojekt im Sinne des Karlsruher Modells gleichzeitig auch mit einer Neuordnung des Busverkehrs, also dem ÖPNV als Gesamtsystem beschäftigte.²⁷³⁹

Dieser Arbeitskreis untersuchte unter anderem, ob der gesamte Nahverkehr Karlsruhe – Pforzheim oder nur der Streckenabschnitt bis Remchingen auf Stadtbahn umgestellt werden sollte, wobei gegen die zweite Variante, nicht nur nach Auffassung von Horst Emmerich, vor allem der in diesem Fall entstehende Verkehrsbruch in Wilferdingen²⁷⁴⁰ sprach.²⁷⁴¹

Auch kam der Arbeitskreis zu dem Ergebnis, dass es sinnvoll wäre, für die Kapazitätserweiterung der Eisenbahnstrecke in unmittelbarer Nähe Karlsruhes bis Pfinztal-Söllingen ein drittes Eisenbahngleis mit Ausweichstellen auf der nördlichen Seite der DB-Strecke zu bauen.²⁷⁴² Doch der später tatsächlich neugebaute Streckenabschnitt, die Pfinztalbahn der AVG,²⁷⁴³ ist zwischen Karlsruhe und Söllingen, wo sie an die DB Strecke angeschlossen ist, in Realität als eingleisige Stadtbahnstrecke mit Kreuzungen und nicht als drittes Gleis der DB Strecke Karlsruhe – Pforzheim gebaut worden. Um einen Umbau der DB-Oberleitung zu vermeiden, wurde zwischen den Infrastrukturen der AVG und der DB ein

²⁷³⁶ Zitat Stadtwerke Karlsruhe – Verkehrsbetriebe –: Ludwig, Dieter: Stadtbahn Karlsruhe – Pfinztal – Remchingen, hier: Weiteres Vorgehen. Karlsruhe, im April 1989. S. 2. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/60.7. Gem.-Betrieb Stadtbahn – DB / Strecke Durlach – Pfinztal. Heft 1.

²⁷³⁷ Zitat ebd. S. 3.

²⁷³⁸ Vgl. Verkehrsbetriebe Karlsruhe / Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH: Stammler, Horst: Aktenvermerk. 06. September 1989. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/60.7.1. Gem.-Betrieb Stadtbahn – DB / Strecke Durlach – Pforzheim. Heft 1.

²⁷³⁹ Vgl. Arbeitskreis Stadtbahn Karlsruhe – Pforzheim (Hrsg.): Bahnert, Clauss, Kühn, Kienzler, Riegert u. a.: Stadtbahn Karlsruhe – Pforzheim. Untersuchung 1990. Pforzheim 1990. S. 2.

²⁷⁴⁰ Wilferdingen ist ein Ortsteil von Remchingen.

²⁷⁴¹ Vgl. ebd. S. 42.

²⁷⁴² Vgl. ebd. S. 44.

²⁷⁴³ Vgl. www.avg.info/infrastruktur/pfinztalbahn-der-avg.html. Zugriff 02. November 2011.

relativ großer Abstand von 6,40 m gewählt.²⁷⁴⁴ Ein Wechsel zwischen den Strecken ist nur am Anfang und am Ende der AVG-Infrastruktur möglich. Dies erachtete AVG-Prokurist Siegfried Lorenz immer als Fehler, man hätte seiner Meinung nach das AVG-Gleis der größeren Flexibilität wegen als drittes Gleis der DB Strecke bauen sollen.²⁷⁴⁵

Zur besseren Erschließung sollten, wie im Karlsruher Modell üblich, zusätzliche Haltepunkte, beispielsweise in Ersingen und Ispringen, gebaut werden, die wegen des Beschleunigungs- und Bremsvermögens nur von den Stadtbahnen, nicht aber von der DB angefahren werden sollten.²⁷⁴⁶ Neben den Stadtbahnzügen, die durch die zusätzlichen und die bestehenden Halte die Fläche erschließen und dabei auch parallele Busverkehre im Pfinztal ersetzen sollten, war geplant, dass die DB weiterhin Eilzüge mindestens im Zwei-Stunden-Takt sowie Nahverkehrszüge zum Anschluss an den Fernverkehr zwischen Pforzheim und Karlsruhe fahren sollte,²⁷⁴⁷ die zwischen Pforzheim und Karlsruhe gar nicht oder nur in Wilferdingen halten sollten.

Im November 1990 übergab die AVG die GVFG-Anträge für die Bauabschnitte Pfinztal-Berghausen/Söllingen den zuständigen Behörden zur Prüfung und Bewilligung,²⁷⁴⁸ aber es sollten noch fast sieben Jahre bis zur Inbetriebnahme der Stadtbahnlinie Karlsruhe – Pfinztal – Pforzheim im Juni 1997 vergehen.

Einige Wochen später, ein gutes Jahr nach Aufnahme der Planungen, am 10. Dezember 1990, wurde gleichzeitig mit der Vereinbarung für eine Stadtbahn nach Stutensee der Grundlagenvertrag über eine Stadtbahnverbindung Karlsruhe – Remchingen unterzeichnet.²⁷⁴⁹ Bereits drei Tage später, am 13. Dezember 1990, wurde das Planfeststellungsverfahren für die

²⁷⁴⁴ Vgl. Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH: Kühn, Axel: Brief an Innenministerium Baden-Württemberg. GVFG-Anträge. Karlsruhe, 13. Dezember 1990. Anlage 2: Erläuterungsbericht. Karlsruhe, 20. November 1990. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/60.3. Stadtbahn KA – Remchingen. GVFG Antrag.

²⁷⁴⁵ Interview mit Siegfried Lorenz am 16. August 2010.

²⁷⁴⁶ Vgl. Arbeitskreis Stadtbahn Karlsruhe – Pforzheim (Hrsg.): Bahnert, Clauss, Kühn, Kienzler, Riegert u. a.: Stadtbahn Karlsruhe – Pforzheim. Untersuchung 1990. Pforzheim 1990. S. 72.

²⁷⁴⁷ Vgl. ebd. S. 49.

²⁷⁴⁸ Vgl. Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH: Kühn, Axel: Brief an Gemeinde Pfinztal – Bürgermeisteramt – Stadtbahn Karlsruhe – Remchingen, hier: GVFG-Anträge. Karlsruhe, 17. Dezember 1990. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/60.6.2. Gem.-Betrieb Stadtbahn – DB / Strecke Bereich Bretten.

²⁷⁴⁹ Vgl. Verkehrsbetriebe Karlsruhe; Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (Hrsg.): Stammler, Horst: report '90. Karlsruhe 1991. S. 8.

Bauabschnitte II und III Pfinztal – Berghausen/Söllingen, d.h. für das dritte neu zu bauende Gleis, eingeleitet.²⁷⁵⁰

Vorher hatte am 19. Juni 1990 der Gemeinderat der Stadt Karlsruhe der Grundsatzvereinbarung für die Stadtbahn Karlsruhe – Pfinztal – Wilferdingen zugestimmt,²⁷⁵¹ wobei in der vorangehenden Debatte der Stadtrat Meinhardt (SPD) zunächst bedauerte, dass die Planungsphase so lange dauere,²⁷⁵² und darüber hinaus betonte, der Aufbau des Karlsruher Stadtbahnnetzes sei eine Gemeinschaftsaufgabe und ein Gemeinschaftsproblem der gesamten Region.²⁷⁵³ „Der Landkreis und die betroffenen Gemeinden ziehen hier zum Glück mit“,²⁷⁵⁴ führte er weiter aus.

Erneut bemängelte die FDP, in diesem Fall Stadtrat Jürgen Morlok, dass „durch die Erweiterung [des Stadtbahnnetzes] systematisch die Verkehrsströme an Durlach, einem Unterzentrum der Stadt, weiter vorbeigeführt werden.“²⁷⁵⁵ Doch wurden diese Bedenken mit der Wiederholung der Zusicherung Bürgermeister Kurt Gaulys ausgeräumt, dass die Straßenbahnlinien 1 und 2 weiter nach Durlach führen und darüber hinaus Durlach eher noch besser als vorher mit Bussen angeschlossen würde.²⁷⁵⁶

Gegen die Verlängerung der Stadtbahn von Karlsruhe bis Pforzheim wandte sich jedoch der Verkehrsverein Pforzheim. Hier befürchtete man, dass nur Karlsruhe profitiere²⁷⁵⁷ und die DB wegen der langsamen, „die Strecke blockierenden“²⁷⁵⁸ Stadtbahnen auf der Strecke Pforzheim den Fernverkehr reduzieren müsse. Außerdem sei man mit dem Busangebot des RVS gut bedient.²⁷⁵⁹ Und das Pforzheimer Amt für Wirtschaftsförderung befürchtete, Pforzheim werde zur „Endhaltestelle der Karlsruher Straßenbahn“ (...). Denn die Albtal-Verkehrsgesellschaft

²⁷⁵⁰ Vgl. Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH: Kühn, Axel: Brief an Innenministerium Baden-Württemberg. GVFG-Anträge. Karlsruhe, 13. Dezember 1990. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/60.3. Stadtbahn KA – Remchingen. GVFG Antrag.

²⁷⁵¹ Vgl. Stadt Karlsruhe: Niederschrift über die 8. Plenarsitzung des Gemeinderates am Dienstag, 19. Juni 1990, 13.30 Uhr, im Bürgersaal des Rathauses unter dem Vorsitz des Oberbürgermeisters Prof. Dr. Seiler.: Punkt 4 der Tagesordnung: Grundsatzvereinbarung über die Stadtbahn Karlsruhe – Pfinztal – Wilferdingen. Karlsruhe, 02. August 1990. S. 9. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/60.7.1. Gemeinschaftsbetrieb Stadtbahn – DB / Strecke Durlach – Pforzheim. Heft 1.

²⁷⁵² Vgl. ebd. S. 3.

²⁷⁵³ Vgl. ebd. S. 3.

²⁷⁵⁴ Zitat ebd. S. 3.

²⁷⁵⁵ Zitat ebd. S. 7.

²⁷⁵⁶ Vgl. ebd. S. 8.

²⁷⁵⁷ Vgl. Pforzheimer Zeitung: Trantz, Wolfgang: Leserbrief: „Unwissenheit über Stadtbahn.“ Pforzheim, 16. März 1990. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/60.7.1. Gemeinschaftsbetrieb Stadtbahn – DB / Strecke Durlach – Pforzheim. Heft 1.

²⁷⁵⁸ Zitat ebd.

²⁷⁵⁹ Vgl. ebd.

als Betreiberin habe kein Interesse an einer Weiterführung in Richtung Osten.²⁷⁶⁰ Auch der Regionalverband Nordschwarzwald setzte sich für eine Fortführung der Stadtbahn über Pforzheim hinaus bis Bietigheim-Bissingen ein²⁷⁶¹ – ein Vorhaben, dem Dieter Ludwig entgegen den Pforzheimer Befürchtungen positiv gegenüberstand.²⁷⁶²

Am 9. April 1992 wurde die Grundsatzvereinbarung über den zweiten Teil der Stadtbahn Karlsruhe – Pforzheim, den Abschnitt zwischen Remchingen und Pforzheim Hauptbahnhof, von der AVG, der Stadt Karlsruhe und den anliegenden Gebietskörperschaften unterzeichnet. (In ihr war neben der Verteilung der komplementären Baukosten auch die eines eventuellen Betriebsdefizits geregelt.²⁷⁶³) Bezüglich der beiden für den Betrieb des Streckenabschnitts notwendigen Fahrzeuge wurde vereinbart, dass diese gemeinsam von der Stadt Pforzheim und dem Enzkreis bezahlt werden sollten.²⁷⁶⁴ Mit der Inbetriebnahme der Strecke wurde seitens der AVG für 1994 oder 1995 gerechnet.²⁷⁶⁵

Ein Jahr später, 1993, wurde die Planfeststellung für die Stadtbahnstrecke Karlsruhe – Pforzheim eingeleitet. Bezüglich des Zeitpunkts der Inbetriebnahme wurden die Annahmen korrigiert, die AVG ging nunmehr von 1995 oder 1996 aus.²⁷⁶⁶

Ein weiteres Jahr später ging man sogar davon aus – richtigerweise, wie sich herausstellte –, dass man erst 1995 mit dem Streckenausbau beginnen könne.²⁷⁶⁷²⁷⁶⁸ Als Zeitpunkt der Inbetriebnahme nach Abschluss der Bauarbeiten war mittlerweile 1997 geplant.²⁷⁶⁹

²⁷⁶⁰ Zitat Pforzheimer Zeitung: „Bedenken im Stadtwerkeausschuß zur Stadtbahn zwischen Fächer- und Goldstadt. Pforzheim nur Endstation im Karlsruher Verkehrsraum?“ Pforzheim 02. Juli 1990. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/60.7.1. Gemeinschaftsbetrieb Stadtbahn – DB / Strecke Durlach – Pforzheim. Heft 1.

²⁷⁶¹ Vgl. Regionalverband Nordschwarzwald: Brief an Dieter Ludwig: Stadtbahn Karlsruhe – Remchingen – Pforzheim – Mühlacker. Pforzheim, 07. August 1991. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/60.7.1. Gemeinschaftsbetrieb Stadtbahn – DB / Strecke Durlach – Pforzheim. Heft 1.

²⁷⁶² Vgl. Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH.: Stammler, Horst: Brief an Stadtverwaltung Pforzheim, z.H. Bürgermeister Wittwer: Stadtbahn Karlsruhe – Pforzheim. Karlsruhe, 20. September 1991. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/60.7.1. Gemeinschaftsbetrieb Stadtbahn – DB / Strecke Durlach – Pforzheim. Heft 1.

²⁷⁶³ Vgl. Stadtwerke Karlsruhe – Verkehrsbetriebe –: Stammler, Horst: Brief an Landratsamt Enzkreis z-H Herrn Rieger: Stadtbahn Karlsruhe – Pforzheim. Hier: Abdeckung des Defizits. Karlsruhe, 11. Mai 1991. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/60.7.1. Gemeinschaftsbetrieb Stadtbahn – DB / Strecke Durlach – Pforzheim. Heft 1.

²⁷⁶⁴ Vgl. Verkehrsbetriebe Karlsruhe; Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (Hrsg.): Stammler, Horst; Zimmermann, Werner: report '92. Karlsruhe 1993. S. 23.

²⁷⁶⁵ Vgl. Verkehrsbetriebe Karlsruhe; Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (Hrsg.): Stammler, Horst: report '91. Karlsruhe 1992. S. 9.

²⁷⁶⁶ Vgl. Verkehrsbetriebe Karlsruhe; Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (Hrsg.): Stammler, Horst; Zimmermann, Werner: report '93. Karlsruhe 1994. S. 25.

1996 trafen AVG und die DB eine Vereinbarung über den Bau und die Unterhaltung der Ergänzungen der Infrastruktur, die entlang der DB-Strecke Karlsruhe-Pforzheim für den Stadtbahnbetrieb notwendig waren.²⁷⁷⁰

Die für den Streckenabschnitt Söllingen – Pforzheim notwendigen Arbeiten waren relativ gering. Da die Stadtbahnen ab Söllingen in Richtung Pforzheim auf der bestehenden DB-Strecke fahren sollten, mussten neben dem Bau von neuen Haltepunkten vor allem Baumaßnahmen im Bahnhof Wilferdingen durchgeführt werden, darunter zusätzliche Abstellgleise, damit verbundene Anpassungen der Signalisierung, eine Umgestaltung der Bushaltestelle und ein Park-and-Ride-Platz.²⁷⁷¹ Außerdem musste der Bahnhof Söllingen zum „Endbahnhof“²⁷⁷² ausgebaut werden.²⁷⁷³

Bis zur Inbetriebnahme der Stadtbahnlinie Karlsruhe – Pforzheim wurde als Vorlaufbetrieb ab 1996 wieder, wie 1991, mit Stadtbahnen auf der DB-Strecke zwischen dem Karlsruher und dem Pforzheimer Hauptbahnhof gefahren.²⁷⁷⁴

Die Stadtbahn Karlsruhe – Pforzheim wurde am 31. Mai 1997 in Betrieb genommen.²⁷⁷⁵ Da die Strecke nach Wörth erst einige Monate später, am 26. September 1997 eröffnet werden konnte,²⁷⁷⁶ blieb die S5 zunächst für knapp vier Monate ein Torso. Die Bahnen aus dem

²⁷⁶⁷ Vgl. Verkehrsbetriebe Karlsruhe; Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (Hrsg.): Stammler, Horst; Zimmermann, Werner: report '94. Karlsruhe 1995. S. 23.

²⁷⁶⁸ Vgl. Verkehrsbetriebe Karlsruhe; Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (Hrsg.): Stammler, Horst; Zimmermann, Werner: report '95. Karlsruhe 1996. S. 19.

²⁷⁶⁹ Vgl. Verkehrsbetriebe Karlsruhe; Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (Hrsg.): Stammler, Horst; Zimmermann, Werner: report '96. Karlsruhe 1997. S. 19.

²⁷⁷⁰ Vgl. Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH; Kühn, Axel: Aktennotiz: Umbau Wilferdingen-Singen; hier: Kostenaufteilung. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/60.7.1. Gemeinschaftsbetrieb Stadtbahn – DB / Strecke Durlach – Pforzheim. Band 2.

²⁷⁷¹ Vgl. Vertrag zwischen der Albtal-Verkehrs-Gesellschaft und der Deutschen Bahn AG, Geschäftsbereich Netz vom 22. Januar 1996. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/60.7.1. Gemeinschaftsbetrieb Stadtbahn – DB / Strecke Durlach – Pforzheim. Band 2.

²⁷⁷² Zitat Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (Hrsg.): Bindewald, Klaus: Die Albtal-Verkehrs-Gesellschaft. Weltweit vorbildliches Nahverkehrssystem. Heidelberg – Ubstadt-Weiher – Basel 2007. S. 98.

²⁷⁷³ Vgl. ebd. S. 98.

²⁷⁷⁴ Vgl. Verkehrsbetriebe Karlsruhe; Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (Hrsg.): Stammler, Horst; Zimmermann, Werner: report '96. Karlsruhe 1997. S. 19.

²⁷⁷⁵ Vgl. Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (Hrsg.): Bindewald, Klaus: Die Albtal-Verkehrs-Gesellschaft. Weltweit vorbildliches Nahverkehrssystem. Heidelberg – Ubstadt-Weiher – Basel 2007. S. 98.

²⁷⁷⁶ Vgl. ebd. S. 100.

Pfingsttal oder aus Pforzheim durchfahren zwar die Karlsruher Kaiserstraße, wendeten aber am Kaiserplatz.²⁷⁷⁷

5.3.2.1 Vorlaufbetrieb Karlsruhe – Pforzheim

Da die ersten Zweisystem-Stadtbahnwagen 1991 ausgeliefert worden waren,²⁷⁷⁸ die Strecke nach Bretten aber noch nicht fertiggestellt war, suchte Ludwig eine andere Einsatzmöglichkeit für die Erprobung der neuen Fahrzeuge. Deswegen übernahm die AVG ab dem 2. Juni 1991 als Probetrieb Leistungen von der Deutschen Bundesbahn zwischen Karlsruhe Hauptbahnhof und Pforzheim Hauptbahnhof. Für die DB hatte das den Vorteil, dass sie Kosten sparte, da zum einen gegenüber den dort ansonsten eingesetzten lokbespannten Zügen Betriebskosten eingespart werden konnten, da nur ein Fahrer und kein Zugführer notwendig war; außerdem verbrauchten die Stadtbahnwagen weniger Energie. Der Zuschuss des Bundes für den Betrieb der Strecke jedoch blieb gleich.²⁷⁷⁹



Abbildung 114: Vorlaufbetrieb Karlsruhe Hbf – Pforzheim Hbf²⁷⁸⁰

Technisch und betrieblich war der Probetrieb zwar erfolgreich,²⁷⁸¹ politisch kann man dies nicht uneingeschränkt sagen. Denn dieses Mal bekam Ludwig in Karlsruhe Probleme. Er hatte nämlich vergessen, den AVG-Aufsichtsratsvorsitzenden und Karlsruher Oberbürgermeister Gerhard Seiler rechtzeitig zu informieren. Und so erfuhr dieser vom Einsatz der Wagen

²⁷⁷⁷ Vgl. ebd. S. 98.

²⁷⁷⁸ Vgl. Verkehrsbetriebe Karlsruhe; Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (Hrsg.): Stammler, Horst: report '91. Karlsruhe 1992. S. 8.

²⁷⁷⁹ Vgl. ebd. S. 8 f.

²⁷⁸⁰ Archiv AVG.

²⁷⁸¹ Vgl. Verkehrsbetriebe Karlsruhe; Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (Hrsg.): Stammler, Horst: report '91. Karlsruhe 1992. S. 9.

zwischen Karlsruhe und Pforzheim erst, als in den Nachrichten verkündet wurde, dass er, Seiler, demnächst einen Vertrag abschließen würde.²⁷⁸² Und daraufhin, so erinnert sich Seiler, „habe ich ihm also schon einiges gesagt.“²⁷⁸³ Ludwig sei dann gekommen und habe Abbitte geleistet.²⁷⁸⁴ „Da es aber ein tüchtiger Mann war, haben wir uns ein bisschen angegiftet und es war erledigt.“²⁷⁸⁵

Ansonsten waren die Erfahrungen, die im Rahmen dieses Probetriebs gemacht wurden, positiv. Ludwig und Forcher konnten berichten, dass die Fahrgäste das neue Zweisystem-Fahrzeug sehr schätzten, besonders wurden der bequeme Einstieg, die guten Fahreigenschaften und der helle freundliche Fahrgastraum hervorgehoben.²⁷⁸⁶

5.4 Die Bahnreform 1994 und die Regionalisierung

Am 9. November 1989 fiel die Mauer und infolgedessen wurden am 3. Oktober 1990 die Bundesrepublik und die DDR zu einem Staat vereinigt.

„Wir müssen uns entscheiden – entweder wir leisten uns die Bundeswehr oder die Bundesbahn“, hatte Helmut Schmidt einst während seiner Amtszeit als Bundeskanzler gesagt.²⁷⁸⁷

Und nun hatte der vereinigte deutsche Staat auf einmal beides zweimal: Zwei Armeen – die Bundeswehr und die NVA – und zwei Staatsbahnen: die Deutsche Bundesbahn im Westen und die Deutsche Reichsbahn im Osten.²⁷⁸⁸

Erstaunlicherweise stellten sich die beiden Armeen, obwohl früher Opponenten, in sich feindlich gegenüberstehenden Militärblöcken integriert, und trotz der unterschiedlichen

²⁷⁸² Interview mit Prof. Dr. Gerhard Seiler am 05. März 2008.

²⁷⁸³ Zitat Interview mit Prof. Dr. Gerhard Seiler am 05. März 2008.

²⁷⁸⁴ Interview mit Prof. Dr. Gerhard Seiler am 05. März 2008.

²⁷⁸⁵ Zitat Interview mit Prof. Dr. Gerhard Seiler am 05. März 2008.

²⁷⁸⁶ Vgl. Ludwig, Dieter; Forcher, Peter: Stadtbahnwagen Karlsruhe für Gleichspannung 750 V und Wechselspannung 15 kV. S. 142. In: Elektrische Bahnen 90 (1992) 4. München, Wien 1992. S. 137–142.

²⁷⁸⁷ Zitiert nach: „Bahn-Datenaffäre: Die ewige Hatz auf Hartmut Mehdorn.“ FAZ.net. Frankfurt am Main, 10. Februar 2009. <http://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/unternehmen/bahn-datenaffaere-die-ewige-hatz-auf-hartmut-mehdorn-1770609.html>. Zugriff 28. Juli 2012.

²⁷⁸⁸ Die Staatsbahn der DDR hieß deswegen Reichsbahn, weil in den Verhandlungen der Alliierten nach dem II. Weltkrieg und später zum Vier-Mächte-Abkommen über Berlin bezüglich der Bahnanlagen und der S-Bahn in West-Berlin immer nur bestimmt worden war, dass sie der Reichsbahn gehörten. Und da die DDR diese Infrastruktur nicht hergeben wollte, behielt die Deutsche Reichsbahn in der DDR einfach ihren alten Namen, während die Bahn in der Bundesrepublik in Deutsche Bundesbahn umbenannt wurde.

ideologischen Ausrichtung als das geringere Problem heraus. Schon „Abrüstungsminister“ Eppelmann²⁷⁸⁹ hatte die NVA stark verkleinert und die Reste wurden relativ problemlos in die Bundeswehr eingegliedert.

Und nun hatte das wiedervereinigte Deutschland neben allen anderen also auch noch das Problem, dass man nicht nur über eine mehr oder weniger marode Staatsbahn verfügte, sondern gleich über zwei.

Immerhin verfügten die beiden Bahnen aufgrund der gemeinsamen Geschichte vor 1945 über die gleiche Spurweite (1.435 mm), das gleiche Stromsystem (Wechselstrom 15 kV 16,7 Hz) und kompatible Sicherungssysteme.

Es war absehbar, dass die Restaurierung und Modernisierung der Reichsbahn-Infrastruktur der DDR große Summen erfordern würde. „Aus der Perspektive der Bahnen war vor allem der technische Zustand der Bahn in der DDR wenig erfreulich. Hatte man schon in der alten Bundesrepublik nur zurückhaltend in das Schienennetz investiert, so schien bei der Reichsbahn mancherorts die Zeit stehen geblieben zu sein.“²⁷⁹⁰

Da in der DDR in den 80er Jahren des vorigen Jahrhunderts mehrere Millionen Bahnschwellen aus minderwertigem Beton, der sich durch Regen auflöste, verbaute worden waren, bestand ein großer Teil des Reichsbahnnetzes 1990 aus Langsamfahrstellen. Für Nahverkehrs- und Fernzüge waren Höchstgeschwindigkeiten von max. 50 km/h über weite Strecken die Regel.²⁷⁹¹ Nur etwa 30 % des DDR-Schienennetzes waren 1990 elektrifiziert, lediglich 35 % der Strecken zweigleisig ausgebaut, zwei Drittel der Stellwerke waren älter als 40 Jahre und mehr als ein Drittel der Brücken älter als 100 Jahre.²⁷⁹² Die Produktivität der Reichsbahn war erschreckend gering: 253.000 Mitarbeiter hatte die Reichsbahn, 236.000 betrug der Wert der ebenfalls nicht unbedingt als hochproduktiv geltenden Bundesbahn für

²⁷⁸⁹ Vgl. zum Beispiel Berliner Zeitung vom 11.12.1995: Förster, Andreas: Rainer Eppelmann will jetzt eine alte Affäre aufklären. Der ‚Putsch‘ des Adjutanten. <http://www.berliner-zeitung.de/newsticker/rainer-eppelmann-will-jetzt-eine-alte-ffaere-aufklaeren-der-putsch-des-adjutanten,10917074,9051338.html>. Zugriff 08. Januar 2011.

²⁷⁹⁰ Zitat <http://www.deutschebahn.com/site/bahn/de/konzern/geschichte/themen/gruendung/bahnreform.html>. Zugriff 4. Dezember 2010.

²⁷⁹¹ Vgl. z. B. <http://www.mdr.de/lexi-tv/verkehr/artikel20774.html> vom 30. März 2011. Zugriff 21. Juni 2013.

Und: [http://articles.tutorialonline.info/portal/language-de/Deutsche%reichsbahn%20\(1945%E2%80%931993\)](http://articles.tutorialonline.info/portal/language-de/Deutsche%reichsbahn%20(1945%E2%80%931993)). Zugriff 21. Juni 2013.

²⁷⁹² Vgl. ebd.

ein etwa doppelt so großes Netz.²⁷⁹³ Der Investitionsbedarf wurde auf mindestens 100 Mrd. DM veranschlagt.²⁷⁹⁴

Darüber hinaus fuhren im wahrsten Sinne des Wortes der Reichsbahn die Kunden mit aus dem Westen importierten Pkws in Scharen davon.

Bei der Bundesbahn war das etwas anderes. Sie hatte diese Kunden teilweise schon in den 1960er und 1970er Jahren verloren, wobei die Menschen, die mit der Bahn fuhren, ohnehin zu dieser Zeit von der Bundesbahn noch nicht als Kunden oder Fahrgäste, sondern in der Regel in bestem Amtsdeutsch als Beförderungsfälle bezeichnet wurden. Nahverkehrszüge, die aus einer Diesellok des Typs 212, 216 oder 218 sowie aus drei oder vier sogenannten „Silberlingen“ oder Umbauwagen bestanden und bei Fahrten außerhalb der Hauptverkehrszeit mit nur zwei oder drei Fahrgästen besetzt waren, waren keine Seltenheit, sondern Standard.

Streckenstilllegungen mangels Nachfrage waren in den 1960er und 1970er Jahren einerseits daher ebenfalls keine Seltenheit, andererseits aber sehr schwierig, da sie meistens zum Thema im Bundestag wurden, der die Stilllegung häufig verweigerte.

Um den Betrieb aufrechtzuerhalten, musste die Bundesregierung der Deutschen Bundesbahn zu Beginn der 1990er Jahre pro Jahr 13 Milliarden DM überweisen. Und ein Ende war nicht absehbar.²⁷⁹⁵ Zusätzlich musste die Deutsche Bundesbahn regelmäßig Bahnanleihen auflegen, um Investitionen finanzieren zu können. 1990 belief sich der Schuldenstand der Deutschen Bundesbahn auf 44 Mrd. DM.²⁷⁹⁶

Die Reichsbahn einfach in die Bundesbahn zu integrieren, erschien absolut unmöglich. Sie zu verkaufen, war auch nicht möglich. Denn niemand wollte sie wegen der damit verbundenen Altlasten übernehmen.

Die Lösung, die man fand, ging als die erste Stufe der Bahnreform in die Geschichte ein.

Die Deutsche Bundesbahn und die Deutsche Reichsbahn wurden 1994 zur Deutschen Bahn AG vereinigt.²⁷⁹⁷ Durch die Umwandlung der staatlichen Bahnen in die privatrechtliche Form einer Aktiengesellschaft, deren Aktien allerdings zu 100 % im Besitz des Bundes blieben,

²⁷⁹³ Vgl. ebd.

²⁷⁹⁴ Vgl. [http://de.wikipedia.org/wiki/Bahnreform_\(Deutschland\)](http://de.wikipedia.org/wiki/Bahnreform_(Deutschland)). Zugriff 04. Dezember 2010.

²⁷⁹⁵ Vgl. <http://www.deutschebahn.com/site/bahn/de/konzern/geschichte/themen/gruendung/bahnreform.html>. Zugriff 4. Dezember 2010.

²⁷⁹⁶ Vgl. ebd.

²⁷⁹⁷ Vgl. ebd.

konnte man hoheitliche Aufgaben mit der Rechtsform eines privaten Unternehmens kombinieren²⁷⁹⁸ und hoffte, auf diese Weise einen funktionsfähigen Kompromiss zu finden und das Defizit zu verringern.²⁷⁹⁹ Ebenso wurde eine Trennung zwischen Netz und Betrieb vorbereitet, die von der EU vorgeschrieben wird²⁸⁰⁰. Um den Start des neuen Unternehmens zu erleichtern, übernahm der Bund sämtliche Schulden und Pensionslasten der beiden Alt-Unternehmen.²⁸⁰¹ Das neue Unternehmen ging also schuldenfrei an den Start. Die Beamten wurden in das sogenannten Bundeseisenbahnvermögen (BEV) ausgegliedert²⁸⁰² und zu geringeren Kosten von der Deutschen Bahn AG weiterbeschäftigt. Die Differenz trägt über das BEV der Bund.

1996 trat der zweite Teil der Bahnreform, das am 27. Dezember 1993 ausgefertigte Regionalisierungsgesetz, inkraft.²⁸⁰³ Die Grundidee dieses Gesetzes ist, dass nicht mehr der Bund, sondern die Länder oder dafür gegründete Zweckverbände, die sich aufgrund der geografischen Nähe besser mit den Bedürfnissen im Nahverkehr auskennen, die genannten 13 Mrd. DM (ca. 6,7 Mrd. Euro) pro Jahr erhalten, um mit diesen Mitteln die Nahverkehrsleistungen zu bestellen, die sie für sinnvoll und notwendig halten.²⁸⁰⁴ Außerdem bestreiten die Länder aus diesen Mitteln Zuschüsse für Investitionen in den ÖPNV und für die Verbundförderung.²⁸⁰⁵ Diese Mittel werden bis heute aus dem Aufkommen aus der Mineralölsteuer finanziert.

Für VBK und AVG und ihr Stadtbahn-System hatte diese Regionalisierung verschiedene Auswirkungen. Einerseits war die AVG nicht mehr im gleichen Maße wie vorher von der DB abhängig. Denn jetzt, zumindest im Verlauf der nächsten Jahre, musste die DB der AVG,

²⁷⁹⁸ Vgl. <http://www.bev.bund.de/bahnreform.htm>. Zugriff 04. Dezember 2010.

²⁷⁹⁹ Vgl. <http://www.deutschebahn.com/site/bahn/de/konzern/geschichte/themen/gruendung/bahnreform.html>. Zugriff 04. Dezember 2010.

²⁸⁰⁰ Vgl. EU-Richtlinie 2001/14/EG. In: Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften L75/29. Vom 15.3.2001. DE. Richtlinie 2001/14/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2001 über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung. <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2001:075:0029:0046:DE:PDF>. Zugriff 18. Juli 2012.

²⁸⁰¹ Vgl. [http://de.wikipedia.org/wiki/Bahnreform_\(Deutschland\)](http://de.wikipedia.org/wiki/Bahnreform_(Deutschland)). Zugriff 04. Dezember 2010.

²⁸⁰² Vgl. ebd.

²⁸⁰³ Vgl. Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz – RegG) im Internet auf www.juris.de. Zugriff 4. Dezember 2010.

²⁸⁰⁴ Vgl. Allianz pro Schiene: Regionalisierungsmittel. <http://www.allianz-pro-schiene.de/service/glossar/regionalisierungsmittel/>. Zugriff 04. Dezember 2010.

²⁸⁰⁵ Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (Hrsg.): Allgeier, Jochen; Müller, Heiko; Müller, Andreas (Redaktion): 2008. Flexibilität von früh bis spät. Geschäftsbericht 2008 der Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH. Karlsruhe 2009. S. 20.

wenn auch gegen Entgelt, Zugang zu ihrer Infrastruktur gewähren und konnte dies nicht mehr verhindern, bloß um Konkurrenz abzuwehren.

Auch die Finanzierung der Verkehre wurde dadurch einfacher. Das Land Baden-Württemberg insbesondere, aber auch das Land Rheinland-Pfalz, nutzen die Möglichkeiten, die die Regionalisierung und die Regelungen des Allgemeinen Eisenbahngesetzes boten, um das Karlsruher Modell zu fördern. Die zuständigen Beamten und Mitarbeiter der nachgeordneten Organisationen waren von den Vorzügen überzeugt und handelten demgemäß. Ohne die Regionalisierungsmittel für Betrieb und Infrastrukturkosten der Länder wäre das Wachstum des Karlsruher Modells und der AVG nicht unmöglich gewesen, aber geringer und langsamer ausgefallen.²⁸⁰⁶

Andererseits wurde die DB auf die Dauer auch zu einem Konkurrenten um finanzielle Mittel und Strecken. Vor dem Inkrafttreten des Regionalisierungsgesetzes hatte die DB Vorteile, wenn sie Verkehre an die AVG abgab. Denn so entstanden der DB keine Kosten mehr für die Erbringung der Verkehrsleistung. Sie bekam aber weiterhin einen gleich hohen Zuschuss vom Bund. Also verbesserte sie ihre Bilanz mit jeder Linie und jeder Strecke, die sie stilllegen oder abgeben konnte.²⁸⁰⁷

Dies war nach der Regionalisierung nicht mehr der Fall. Verlor die DB jetzt Strecken und Verkehrsleistungen, verlor sie auch Einnahmen. Doch ging die Hoffnung der Bundesregierung, auf diese Weise für den Bahnverkehr, außer den Mitteln nach dem Regionalisierungsgesetz an die Länder und die Abwicklungskosten an das Bundeseisenbahnvermögen (BEV), nichts mehr zahlen zu müssen, nicht auf. Die Investitionen in das Netz müssen zum Großteil nach wie vor vom Staat finanziert werden.²⁸⁰⁸

Für den Unterhalt der Infrastruktur wurde zwischen Deutscher Bahn AG und dem Bund eine Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) geschlossen, die der Deutschen Bahn AG 2,5 Mrd. Euro Zuschuss pro Jahr garantiert und die sie zusätzlich zu den Trassen- und Stationsgebühren der eigenen und der anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen erhält.

²⁸⁰⁶ Interview mit Carsten Strähle. 02. Juli 2012.

²⁸⁰⁷ Interview mit Horst Stammler am 19. und 20. November 2007.

²⁸⁰⁸ Vgl. Focus-Online: Bahn-Subventionen. Fass ohne Boden. Vom 20. April 2004.
http://www.focus.de/finanzen/news.bahn-subventionen_aid_80757.htm. Zugriff 4. Dezember 2010.

Dennoch ist die Deutsche Bahn AG, nur 16 Jahre nach ihrem schuldenfreien Start, wieder hoch verschuldet.²⁸⁰⁹

Immerhin weist die Bahn-Bilanz heutzutage kein Defizit mehr aus. Wurde 1999 noch ein Fehlbetrag von 1,5 Mrd. Euro bei 15 Mrd. Euro Umsatz eingefahren, erwirtschaftete der Konzern Deutsche Bahn 2008 einen operativen Gewinn von 2 Mrd. Euro.²⁸¹⁰

In anderer Hinsicht jedoch war die Regionalisierung des schienengebundenen Personennahverkehrs (SPNV) sehr erfolgreich. Nicht nur in der Region Karlsruhe, sondern auch in zahlreichen anderen Gebieten in Deutschland wurden Strecken, die zu Bundesbahnzeiten hätten stillgelegt werden müssen, mit neuen Betreibern, neuen Fahrzeugen und renovierter Infrastruktur zu Erfolgsgeschichten.²⁸¹¹ Aber auch auf Strecken, die weiter von der DB bedient werden, änderte sich vieles zum Besseren. Im regionalisierten SPNV, egal welche Eisenbahngesellschaft ihn betreibt, gilt in der Regel: „Moderne Züge und ein dichtes Fahrplanangebot haben dazu geführt, dass immer mehr Menschen den umweltfreundlichen und sicheren Schienenregionalverkehr nutzen.“²⁸¹²

Veraltete und umweltunfreundliche Diesellokomotiven in Verbindung mit überaltertem Wagenmaterial, bestehend aus „Silberlingen“ und Umbauwagen, oder Triebwagen aus den 1950er und 1960er Jahren gehören im regionalisierten SPNV inzwischen weitestgehend der Vergangenheit an, bei der DB Regio AG genauso wie bei allen anderen Eisenbahngesellschaften.

²⁸⁰⁹ Einen Teil dieser Gelder hat die DB aufgewendet, um sich zu einem internationalen Konzern zu entwickeln. So hat sie beispielsweise 2010 den britischen Arriva-Konzern übernommen. Inzwischen ist die Deutsche Bahn AG das zweitgrößte Logistikunternehmen der Welt.

Vgl. FAZ Nr. 283: Schwenn, Kerstin: Mit Dampf in die Zukunft. Frankfurt am Main, 4. Dezember 2010. S. 15.

²⁸¹⁰ Vgl. „Bahn-Datenaffäre: Die ewige Hatz auf Hartmut Mehdorn.“ FAZ.net vom 10. Februar 2009.

²⁸¹¹ Vgl. Pressemitteilung der Allianz pro Schiene vom 13. Mai 2010: vzbv-Studie: Verschwendung von Regionalisierungsmitteln? „Schwarz-Weiß Malerei hilft nicht weiter“. Berlin 2010. <http://www.Allianz-pro-Schiene.de/Presse/Pressemitteilungen/2010/22-vzbv-studie-verschwendung-regionalisierungsmittel/>. Zugriff 14. Mai 2010.

²⁸¹² Zitat Allianz pro Schiene: Renaissance des regionalen Schienenverkehrs in Deutschland. Hintergrund: Regionalisierung des Schienenverkehrs. <http://www.allianz-pro-schiene.de/personenverkehr/hintergrund-regionalisierung/>. Zugriff 04. Dezember 2010.

5.5 Die Gründung des Karlsruher Verkehrsverbundes KVV

5.5.1 Gemeinschaftstarife und frühe Überlegungen für einen Verkehrsverbund im Raum Karlsruhe

Bereits „seit der Übernahme der Albtalbahn durch die DEBG 1931 gab es Gemeinschaftsfahrscheine für die Fahrt auf Straßenbahn und Albtalbahn“,²⁸¹³ sodass man durchgehende Fahrkarten für die Fahrt aus dem Albtal in die Karlsruher Innenstadt und zurück kaufen konnte. Seit Übernahme der Albtalbahn und der Gründung der AVG arbeiteten die beiden Verkehrsunternehmen der Stadt Karlsruhe, die VBK und die AVG, tariflich weiterhin zusammen.

Im November 1965 war in Hamburg der Hamburger Verkehrsverbund, der erste Verkehrsverbund der Welt, gegründet worden.²⁸¹⁴ In Deutschland folgten später unter anderem München, Stuttgart und der Verkehrsverbund Rhein-Neckar (Heidelberg, Mannheim, Ludwigshafen)

5.5.2 Die Tarifgemeinschaft VBK/AVG

Die Inbetriebnahme einer neuen Stadtbahnlinie durch die AVG war stets auch von Marketingaktionen und der Einführung attraktiver Beförderungstarife begleitet.²⁸¹⁵

In den beiden Weißbüchern zur Verlängerung der Hardtbahn über Karlsruhe-Neureut hinaus bis Leopoldshafen, 1978 verfasst, bzw. bis Hochstetten, 1981 erstellt, wurde als weiterer Vorteil neben den betrieblichen und fahrplantechnischen auch der durchgehende und das VBK-Gebiet einschließende Tarif als positives Argument für die Stadtbahn dargestellt.²⁸¹⁶

²⁸¹³ Zitat Stadtarchiv Karlsruhe, Verkehrsbetriebe Karlsruhe (Hrsg.): Koch, Manfred (Hrsg.): Mit Beiträgen von: Bindewald, Klaus; Ludwig, Dieter; Stammler, Horst u. a.: Unter Strom. Geschichte des öffentlichen Nahverkehrs in Karlsruhe. Veröffentlichungen des Karlsruher Stadtarchivs, Bd. 20. Karlsruhe 2000. S. 229.

²⁸¹⁴ Vgl. http://de.wikipedia.org/wiki/Hamburger_Verkehrsverbund. Zugriff 20. August 2011. Auch in München wurde relativ früh, im Jahr 1971, ein Verkehrsverbund gegründet. Vgl. http://de.wikipedia.org/wiki/Münchner_Verkehrs-_und_Tarifverbund. Zugriff 20. August 2011.

In Baden-Württemberg wurde als erster Verkehrsverbund der VVS, der Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart, am 22. Dezember 1977 gegründet.

Vgl. http://de.wikipedia.org/wiki/Verkehrs_und_Tarifverbund_Stuttgart. Zugriff 20. August 2011.

²⁸¹⁵ Vgl. Stadtarchiv Karlsruhe, Verkehrsbetriebe Karlsruhe (Hrsg.): Koch, Manfred (Hrsg.): Mit Beiträgen von: Bindewald, Klaus; Ludwig, Dieter; Stammler, Horst u. a.: Unter Strom. Geschichte des öffentlichen Nahverkehrs in Karlsruhe. Veröffentlichungen des Karlsruher Stadtarchivs, Bd. 20. Karlsruhe 2000. S. 243.

²⁸¹⁶ Vgl. Verkehrsbetriebe Karlsruhe: Stadtbahn nach Eggenstein-Leopoldshafen. Überlegungen der Verkehrsbetriebe Karlsruhe zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in der unteren Hardt. Karlsruhe 1978. S. 13 und Anlage 3.

Auch die Zubringerbusse zur Stadtbahn nach Dettenheim und Graben-Neudorf sollten in die Tarifgemeinschaft von AVG und VBK integriert werden.²⁸¹⁷

1983 wurden von VBK und AVG die 24-h-Karten eingeführt, die für 4,00 DM 24 Stunden lang die Fahrt im Stadtgebiet von Karlsruhe ermöglichten, für 9,00 DM konnte das gesamte Netz von VBK und AVG befahren werden. 1985 wurde das Angebot modifiziert, im Zuge einer Preisanpassung um eine DM konnte nun eine „Familie“, bestehend aus zwei Erwachsenen und zwei Kindern 24 Stunden lang fahren,²⁸¹⁸ analog zu einem Pkw, der im Allgemeinen ebenfalls Eltern oder Großeltern mit Kindern transportieren kann.²⁸¹⁹

Auch die neuen Stadtbahnlinien wurden wie geplant in die Tarifgemeinschaft VBK/AVG integriert. Musste man vor der Inbetriebnahme der Stadtbahnlinien eine Fahrkarte für die Fahrt mit Bahn- oder Postbus zum Busbahnhof auf dem Stephanplatz hinter der Karlsruher Hauptpost eine Fahrkarte kaufen und zur Weiterfahrt mit den VBK-Straßenbahnen oder Bussen ein zweite, entfiel nach Inbetriebnahme der Stadtbahnlinien bis Leopoldshafen ab 1986 oder Hochstetten ab 1989 dieser Zwang zur zweiten Fahrkarte. Jetzt konnte man mit einem Fahrausweis durchgehend fahren.²⁸²⁰

Auch mit anderen Verkehrsunternehmen arbeiteten die VBK tariflich zusammen; so existierte beispielsweise seit Dezember 1985 ein Gemeinschaftstarif für Stutensee, genauer gesagt für die Stutensee mit dem Durlacher Tor in Karlsruhe verbindende Bahnbuslinie 7041 und die VBK-Linien. Schon die Einführung dieses Gemeinschaftstarifs, ergänzt um eine Fahrplanumstellung der Linie 7041 auf einen echten Taktverkehr, führte zu erheblichen

Und vgl. Verkehrsbetriebe Karlsruhe: Stadtbahn nach Linkenheim-Hochstetten. Weiterführung der Stadtbahn von Karlsruhe-Neureut über Eggenstein-Leopoldshafen nach Linkenheim Hochstetten. Überlegungen der Verkehrsbetriebe Karlsruhe zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in der unteren Hardt. Karlsruhe 1981. S. 6 und Anlage 3.

²⁸¹⁷ Vgl. Verkehrsbetriebe Karlsruhe: Stadtbahn nach Eggenstein-Leopoldshafen. Überlegungen der Verkehrsbetriebe Karlsruhe zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in der unteren Hardt. Karlsruhe 1978. Anlage 3.

Und Verkehrsbetriebe Karlsruhe: Stadtbahn nach Linkenheim-Hochstetten. Weiterführung der Stadtbahn von Karlsruhe-Neureut über Eggenstein-Leopoldshafen nach Linkenheim Hochstetten. Überlegungen der Verkehrsbetriebe Karlsruhe zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in der unteren Hardt. Karlsruhe 1981. Anlage 3.

²⁸¹⁸ Vgl. Stadtarchiv Karlsruhe, Verkehrsbetriebe Karlsruhe (Hrsg.): Koch, Manfred (Hrsg.): Mit Beiträgen von: Bindewald, Klaus; Ludwig, Dieter; Stammler, Horst u. a.: Unter Strom. Geschichte des öffentlichen Nahverkehrs in Karlsruhe. Veröffentlichungen des Karlsruher Stadtarchivs, Bd. 20. Karlsruhe 2000. S. 253.

²⁸¹⁹ Interview mit Rupert Bruder am 15. Juli 2012.

²⁸²⁰ Vgl. Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH: Broschüre: Die neue Indiecitiy-Verbindung. Informationen zur Stadtbahnlinie A Eggenstein-Leopoldshafen in die Karlsruher City. Karlsruhe 1986. In: Hardtbahn-Eröffnung am 13. Dezember. AVG geht in die Informationsoffensive. AVG-Registatur. Aktenzeichen 385.16. Eröffnung Linkenheim-Hochstetten, Eggenstein-Leopoldshafen.

Steigerungen der Fahrgastzahlen. Die Anzahl der Fahrgäste stieg von 1985 ohne Gemeinschaftstarif bis 1986 um 23,8 %, von 1986 bis 1987 um weitere 5,4 %.²⁸²¹

Höhepunkt und gleichzeitig Start einer echten, vollständigen Tarifgemeinschaft von VBK und AVG war die Einführung der übertragbaren Monatskarte nach Freiburger Vorbild²⁸²² unter dem Markennamen „Umweltkarte“ ab dem 1. April 1986,²⁸²³ die der Karlsruher Gemeinderat im Dezember 1985 beschlossen hatte.²⁸²⁴ Sie wurde als ein „erster Schritt zum Verbund im Nahverkehr“ gewertet.²⁸²⁵ Auch damals war der Preis der Umweltkarte, wie auch später im KVV, vom Gültigkeitsbereich abhängig und das Tarifgebiet von AVG und VBK in Tarifzonen aufgeteilt. Darüber hinaus wurde die Einführung der Umweltkarte mit einer Preissenkung gekoppelt: Kostete die Monatskarte für das Stadtgebiet von Karlsruhe vor Einführung der Umweltkarte 52,00 DM, belief sich der Preis der Umweltkarte auf lediglich 43,00 DM / Monat. Die Jahreskarte kostete 430,00 DM / Jahr, im gleichfalls neuen Abonnement betrug der Preis 39,00 DM / Monat.²⁸²⁶ Von dieser Maßnahme versprach man sich, „mehr Autofahrer zum Umsteigen auf die umweltfreundlichen Bahnen und Busse zu gewinnen.“²⁸²⁷ Die Preise für die Umweltkarten blieben vergleichsweise lange konstant, erst vier Jahre später, zum 1. Juni 1990 wurden die Preise der Umweltkarten erstmals erhöht.²⁸²⁸

²⁸²¹ Verkehrsbetriebe Karlsruhe, Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH: Stadtbahnverbindung Karlsruhe – Blankenloch. Überlegungen zur Verbesserung der öffentlichen Verkehrsverbindungen zwischen Karlsruhe und Stutensee. Karlsruhe 1988. S. 4. Archiv Stadt Stutensee. Aktenzeichen 797.79. Stadtbahn. Vereinbarung/Vertrag. Ordner 1.

²⁸²² Vgl. BNN, Ausgabe Ettlingen: „Rosa Zeiten‘ für Straßenbahn und Busse? Bei Diskussion Mehrheit für Umweltschutzkarte nach ‚Freiburger Modell‘.“ Karlsruhe, 21. November 1985. AVG-Registatur. Aktenzeichen 191.2.1 Zeitungsausschnitte 1985 – /Allgemein.

²⁸²³ Vgl. Stadtarchiv Karlsruhe, Verkehrsbetriebe Karlsruhe (Hrsg.): Koch, Manfred (Hrsg.): Mit Beiträgen von: Bindewald, Klaus; Ludwig, Dieter; Stammler, Horst u. a.: Unter Strom. Geschichte des öffentlichen Nahverkehrs in Karlsruhe. Veröffentlichungen des Karlsruher Stadtarchivs, Bd. 20. Karlsruhe 2000. S. 253.

²⁸²⁴ Vgl. Karlsruher Kurier: „Mit offensiven Preisen Umsteiger locken. Die billigen Zeitkarten sollen übertragbar sein und auch rund um die Uhr gelten.“ Karlsruhe, 13. Dezember 1985. AVG-Registatur. Aktenzeichen 191.2.1 Zeitungsausschnitte 1985 – /Allgemein.

²⁸²⁵ Vgl. Karlsruher Kurier: „Verbesserung für die Hardtgemeinden. Der Weg nach Karlsruhe wird kürzer und billiger. Ein erster Schritt zum Verbund im Nahverkehr.“ Karlsruhe, 06. Dezember 1985. AVG-Registatur. Aktenzeichen 191.2.1 Zeitungsausschnitte 1985 – /Allgemein.

²⁸²⁶ Vgl. Karlsruher Kurier: „Mit offensiven Preisen Umsteiger locken. Die billigen Zeitkarten sollen übertragbar sein und auch rund um die Uhr gelten.“ Karlsruhe, 13. Dezember 1985. AVG-Registatur. Aktenzeichen 191.2.1 Zeitungsausschnitte 1985 – /Allgemein.

²⁸²⁷ Zitat Stadtarchiv Karlsruhe, Verkehrsbetriebe Karlsruhe (Hrsg.): Koch, Manfred (Hrsg.): Mit Beiträgen von: Bindewald, Klaus; Ludwig, Dieter; Stammler, Horst u. a.: Unter Strom. Geschichte des öffentlichen Nahverkehrs in Karlsruhe. Veröffentlichungen des Karlsruher Stadtarchivs, Bd. 20. Karlsruhe 2000. S. 253.

²⁸²⁸ Vgl. ebd. S. 253.

5.5.3 Die Verkehrsgemeinschaft Ettlingen VGE

In Ettlingen war man schneller als in Karlsruhe und bereits 1984 einen Schritt weiter gegangen. Allerdings nicht ohne Grund, denn gerade zwischen Ettlingen und Karlsruhe bestand außergewöhnlich starker Parallelverkehr der einzelnen Verkehrsunternehmen und der Verkehrsmittel Bus und Bahn.²⁸²⁹ So wurde von den Verkehrsunternehmen AVG, der Deutschen Bundesbahn – Geschäftsbereich Bahnbus (dem Vorläufer des RVS) und der Firma Hirsch-Reisen die Verkehrsgemeinschaft Ettlingen (VGE) gegründet. Der Zweck dieser Verkehrsgemeinschaft war die „Neuordnung des öffentlichen Personennahverkehrs in Ettlingen“²⁸³⁰ zur tariflichen und betrieblichen Kooperation der Verkehrsunternehmen.²⁸³¹ „Für den Fahrgast sollen die bisherigen Unterschiede zwischen den Verkehrsträgern verschwinden“,²⁸³² so der Ettlinger Oberbürgermeister Dr. Vetter in seiner Erklärung des Vorhabens.

Außer dem Gebiet der Stadt Ettlingen sollte die VGE auch Teile des Albgaus und die Gemeinde Malsch umfassen.²⁸³³

Aus heutiger Sicht war das Ziel eines einheitlichen ÖPNV-Tarifs für das Gebiet der VGE besonders wichtig. Denn vor Gründung der VGE richtete sich der Fahrpreis, beispielsweise von Malsch nach Ettlingen, auch danach, mit welchem Unternehmen man fuhr. Es gab teilweise parallele Verkehre, und je nachdem mit welchem Unternehmen man fuhr brauchte man dessen eigenen Fahrschein. Eine gegenseitige Anerkennung der Fahrausweise erfolgte nicht.²⁸³⁴

Außerdem wurde im Busverkehr ein „integriertes Netz mit Durchmesserlinien“²⁸³⁵ anstelle der bisherigen Buslinien eingeführt. Darüber hinaus sollten die Linien nach einem Taktfahrplan fahren, was vorher nur bei den Zügen und Bussen der AVG der Fall gewesen

²⁸²⁹ Vgl. Regionalverband Mittlerer Oberrhein (Hrsg.): Funck, Rolf; Pampel, Fritz; Schaechterle, Karlheinz u. a.: Vorstudie einer Untersuchung über die Möglichkeiten einer künftigen Erschließung der Region Mittlerer Oberrhein durch den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). Karlsruhe 1975. S. 6.

²⁸³⁰ Zitat Protokoll der öffentlichen Sitzung des Gemeinderats der Stadt Ettlingen am 15. Juli 1984. S. 2. AVG-Registatur. Aktenzeichen 275.1 VGE -Allgemein-.

²⁸³¹ Vgl. ebd. S. 2.

²⁸³² Zitat ebd. S. 2.

²⁸³³ Vgl. von den VBK erstellte Vorlage für den Gemeinderat Malsch vom 21. August 1984. AVG-Registatur. Aktenzeichen 275.1 VGE -Allgemein-.

²⁸³⁴ Vgl. ebd. S. 1.

²⁸³⁵ Zitat Protokoll der öffentlichen Sitzung des Gemeinderats der Stadt Ettlingen am 15. Juli 1984. S. 2. AVG-Registatur. Aktenzeichen 275.1 VGE -Allgemein-.

war.²⁸³⁶ Ebenso sollten die zur Albtalbahn parallel fahrenden Busverkehre Ettlingen – Karlsruhe eingestellt und die dadurch frei werdenden finanziellen Mittel für ein verbessertes, dichter vertaktetes Buslinienangebot im Raum Ettlingen verwendet werden.²⁸³⁷

Die bestehenden Konzessionen sollten rechtlich unverändert bleiben und lediglich an die neuen Linienverläufe im Busnetz angepasst werden. Der Geschäftsbereich Bahnbus und die Firma Hirsch-Reisen übertrugen jedoch die Betriebsführerschaft gemäß PBefG auf die AVG. Alle drei Konzessionäre sollten in der VGE als selbstständige Unternehmer weiterfahren, jedoch sollte die Erstellung der Fahrpläne und die möglichst optimierte Umlaufplanung für alle drei Firmen von der AVG als Betriebsführer vorgenommen werden.²⁸³⁸

Zu diesem Zweck gründeten die drei Verkehrsunternehmen eine BGB-Gesellschaft, die dann ihrerseits die notwendigen Verträge mit der Stadt Ettlingen und der Gemeinde Malsch abschloss. Denn durch die Tarifharmonisierung wurden teilweise Mindereinnahmen hervorgerufen, die von den bedienten Gebietskörperschaften ausgeglichen werden mussten.

Auch die Eisenbahnstrecken der AVG zwischen dem Karlsruher Hauptbahnhof und Ettlingen sowie die der Deutschen Bundesbahn vom Karlsruher Hauptbahnhof bis Malsch wurden in die VGE integriert, was für die Albtalbahn unter anderem zur Folge hatte, dass der Takt zwischen Karlsruhe und Ettlingen ab 1986 tagsüber auf einen Zehn-Minuten-Takt verdichtet wurde.²⁸³⁹

Außerdem war die VGE, wie vorher die drei Einzelunternehmen, für den Vertrieb der Fahrausweise zuständig. Fahrkarten waren bei den Ortsverwaltungen, beim Verkaufszentrum der VBK und AVG in der Karlsruher Innenstadt sowie bei etlichen Einzelhändlern in Ettlingen und Umgebung erhältlich.²⁸⁴⁰

²⁸³⁶ Vgl. ebd. S. 2.

²⁸³⁷ Vgl. Presseerklärung zur Aufnahme der VGE am 22. Oktober 1984. AVG-Registatur. Aktenzeichen 275.1 VGE -Allgemein-.

²⁸³⁸ Vgl. VGE: Brief (ohne Adressaten): Bildung der Verkehrsgemeinschaft Ettlingen (VGE). Karlsruhe, 8. Oktober 1984. AVG-Registatur. Aktenzeichen 275.1 VGE –Allgemein-.

²⁸³⁹ Vgl. Auszug aus der Sitzung des Bezirksbeirats [Durlach] vom 13. Juni 1986. TOP 1 Schnellbahn Wörth – Bretten; Trassenverlauf im Stadtteil Durlach. Karlsruhe 1986. S. 3. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/60.3 Gemeinschaftsbetrieb Stadtbahn mit der DB. – Allgemeines – Heft 2.

²⁸⁴⁰ Vgl. Presseerklärung zur Betriebsaufnahme der VGE am 22. Oktober 1984. AVG-Registatur. Aktenzeichen 275.1 VGE -Allgemein-.

Die betrieblichen und tariflichen Maßnahmen sollten durch den Bau eines Zentralen Omnibusbahnhofs beim Bahnhof Ettlingen Stadt ergänzt werden.²⁸⁴¹

Die VGE kann also als ein kleiner Verkehrsverbund (in diesem speziellen Fall ein Unternehmensverbund) bezeichnet und insofern bereits als ein Vorgänger des KVV betrachtet werden.²⁸⁴² Einige Überbleibsel aus den tariflichen Regelungen der VGE haben auch Eingang in den Gemeinschaftstarif des KVV gefunden und gelten bis heute.²⁸⁴³ So gibt es beispielsweise für die Tarifzone 230, Ettlingen, eine eigene 24-h-Karte, die Sybillakarte, die, anders als die Citykarte, nur in dieser einen Zone gültig ist. Und wenn man aus Ettlingen, Malsch oder dem Albtal, eventuell erst mit dem Bus und anschließend mit der S1/S11 oder auf der DB-Strecke über Ettlingen West zum Karlsruher Hauptbahnhof fährt, so muss man für den Streckenabschnitt auf Karlsruher Gemarkung nur den Fahrpreis für eine und nicht wie sonst üblich für zwei Zonen bezahlen.²⁸⁴⁴

5.5.4 Die 1990er Jahre – Der KVV wird gegründet

Anfang der 1990er Jahre, sozusagen im Gleichklang mit dem Ausbau des Karlsruher Stadtbahnsystems, wurden auch die Bestrebungen intensiviert, die Tarifgemeinschaft von VBK und AVG mit dem Stadtbahnsystem wachsen zu lassen und einen Verkehrsverbund zu gründen. „Die Zeit war reif“, so drückt es der langjährige Prokurist und kaufmännische Leiter des KVV Rupert Bruder aus.²⁸⁴⁵

1990 wurden von VBK und AVG erste Gespräche mit dem Landratsamt Karlsruhe und den als Konzessionären fahrenden Verkehrsunternehmen geführt,²⁸⁴⁶ „um die Bildung eines Tarifverbundes für den Großraum Karlsruhe vorzubereiten.“²⁸⁴⁷ In diesen Verbund sollten vor allem die Strecken der Deutschen Bundesbahn und des RVS einbezogen werden. Der

²⁸⁴¹ Vgl. Protokoll der öffentlichen Sitzung des Gemeinderats der Stadt Ettlingen am 15. Juli 1984. S. 6. AVG-Registatur. Aktenzeichen 275.1 VGE -Allgemein-

²⁸⁴² Die VGE besteht übrigens bis heute (2011). Zwar sind ihre tariflichen Funktionen 1994 auf den KVV übergegangen; die Koordinierung, die Planung und die Durchführung des Busverkehrs im Raum Ettlingen/Albgau werden aber nach wie vor auf Basis der des VGE-Vertrags von der AVG organisiert.

²⁸⁴³ Stand 2011

²⁸⁴⁴ Vgl. Karlsruher Verkehrsverbund: Gemeinschaftstarif des KVV. Gültig ab 12. Dezember 2010. S. 29 und 60. Karlsruhe 2010.

²⁸⁴⁵ Interview mit Rupert Bruder am 06. Dezember 2007.

²⁸⁴⁶ Vgl. Verkehrsbetriebe Karlsruhe; Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (Hrsg.): Stammler, Horst: report '90. Karlsruhe 1991. S. 24 f.

²⁸⁴⁷ Zitat ebd. S. 24.

Verbundraum sollte nach den damaligen Planungen Teile der Landkreise Calw, Rastatt, Germersheim und des Enzkreises umfassen.²⁸⁴⁸

In ihrer Veröffentlichung von 1991 „Verkehr in der Stadt“²⁸⁴⁹ nannte die Stadtverwaltung auch eine „attraktive Tarifgestaltung“ als ein Ziel, um den ÖPNV „bevorzugt“ zu fördern.²⁸⁵⁰ Weiter wurde ausgeführt, „daß ein nicht unerhebliches Potential künftiger Nutzer des ÖPNV aus dem Bereich des MIV gewonnen werden kann, wenn das Angebot entsprechend verbessert wird.“²⁸⁵¹ Unter den Maßnahmen, die ergriffen werden sollten, um die Attraktivität des ÖPNV zu steigern,²⁸⁵² waren auch „Tarifmaßnahmen im Stadtgebiet“ und die „Schaffung eines einheitlichen Tarifsystems aller Verkehrsträger der Region“²⁸⁵³ aufgeführt. Dort wurden als Tarifmaßnahmen unter anderem die Einführung eines Großkundenabonnements und von Kombikarten bei Großveranstaltungen genannt.²⁸⁵⁴ Als „Hemmschwelle, den ÖPNV zu benutzen“,²⁸⁵⁵ wurden die unterschiedlichen Tarifsysteme verschiedener Verkehrsunternehmen, beispielsweise der VBK und der Bahnbusse²⁸⁵⁶ identifiziert. Die Gründung eines Verkehrsverbunds wurde als Maßnahme jedoch von der Stadt Karlsruhe noch nicht explizit gefordert.²⁸⁵⁷

AVG und VBK setzten ihre Bemühungen um einen Verbund 1991 fort. Die Verbundgründung sollte in drei Stufen ablaufen: In der ersten sollten die Stadt und der Landkreis Karlsruhe integriert werden, in der zweiten die Stadt Baden-Baden und der Landkreis Rastatt, in der dritten Stufe schließlich der Landkreis Germersheim.²⁸⁵⁸

Die Verbundgründung wollten die verantwortlichen Mitarbeiter von VBK und AVG bis 1993 umsetzen, die wichtigsten Rahmenbedingungen sollten bis zur Inbetriebnahme der Stadtbahn

²⁸⁴⁸ Vgl. ebd. S. 25.

²⁸⁴⁹ Vgl. Stadt Karlsruhe, Mitteilungen Bürgermeisteramt, Dezernat I: Verkehr in der Stadt. Materialsammlung zu Strategien und Maßnahmen für einen stadtverträglichen Verkehr. Nr. 35, Karlsruhe 1991

²⁸⁵⁰ Vgl. ebd. S. 79.

²⁸⁵¹ Zitat ebd. S. 85.

²⁸⁵² Vgl. ebd. S. 85.

²⁸⁵³ Zitat ebd. S. 85.

²⁸⁵⁴ Vgl. ebd. Anhang m 35.

²⁸⁵⁵ Zitat ebd. Anhang m 35.

²⁸⁵⁶ Vgl. ebd. Anhang m 35.

²⁸⁵⁷ Vgl. ebd. Anhang m 35.

²⁸⁵⁸ Vgl. Verkehrsbetriebe Karlsruhe; Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (Hrsg.): Stammler, Horst: report '91. Karlsruhe 1992. S. 26.

nach Bretten geklärt sein. Ein Problem stellte jedoch die ungewisse Zukunft des RVS dar, denn die DB wollte damals ihre Busaktivitäten verkaufen.²⁸⁵⁹

Nach der erfolgreichen Inbetriebnahme der Strecke nach Bretten 1992, die alle Erwartungen übertroffen hatte, begann man in Karlsruhe damit, die Verkehrs- und Infrastruktur, das Verkehrsangebot und die Tarife im ÖPNV in der gesamten Region Karlsruhe zu koordinieren. Außerdem sollte die Tarifgemeinschaft VBK/AVG, durch die auf allen Stadtbahnstrecken ein durchgehender Tarif aus der Region, teilweise auch mit Integration der Zubringerbuslinien in die Innenstadt realisiert worden war,²⁸⁶⁰ auf die gesamte Region ausgeweitet werden.

Daher wurden zwei Weißbücher erstellt, die im Oktober 1992 und im Februar 1993 veröffentlicht wurden.

Das erste Weißbuch, im Oktober 1992 erschienen, wurde von einer Arbeitsgruppe im Auftrag der Stadt und des Landkreises Karlsruhe verfasst und befasst sich mit der Gründung eines „Verkehrs- und Tarifverbund[s] im Großraum Karlsruhe“.²⁸⁶¹

Im zweiten Weißbuch, von Mitarbeitern der Deutschen Bundesbahn und der AVG erstellt, wurde das dem Verbund zugrunde liegende ganzheitliche Verkehrskonzept und das mögliche Verkehrsangebot auf den im potenziellen Verbundgebiet liegenden Schienenstrecken von AVG und DB erörtert.²⁸⁶² Somit wurde ab 1992 von VBK und AVG die Gründung des KVV, des Karlsruher Verkehrsverbundes, eingeleitet. Auf der politischen Ebene waren es zunächst vor allem die beiden Gebietskörperschaften, auf deren Gemarkung die „gelben Bahnen“ hauptsächlich fuhren, die die Verbundgründung vorantrieben: die Stadt und der Landkreis Karlsruhe.

Eine Voraussetzung für die Verbundgründung war, dass die Länder Baden Württemberg und Rheinland-Pfalz ähnlich wie beispielsweise auch den Verkehrsverbund Stuttgart und den Verkehrsverbund Rhein-Neckar finanziell unterstützten. Denn es wurden sowohl Mittel für die Erstausrüstung der Verbundunternehmen mit Fahrkartenautomaten für den Vertrieb des

²⁸⁵⁹ Vgl. ebd. S. 26.

²⁸⁶⁰ Vgl. Verkehrsbetriebe Karlsruhe; Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (Hrsg.): Stammler, Horst; Zimmermann, Werner: report '92. Karlsruhe 1993. S. 28.

²⁸⁶¹ Stadt Karlsruhe; Landkreis Karlsruhe (Hrsg.): in der Beek, Martin; Stammler, Horst u. a.: Verkehrs- und Tarifverbund im Großraum Karlsruhe. Bericht der Stadt Karlsruhe und des Landkreises Karlsruhe. Karlsruhe 1992.

²⁸⁶² Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH, Bundesbahndirektion Karlsruhe (Herausgeber); Drechsler, Georg, Bickelhaupt, Reinhard; in der Beek, Martin; Pastorini, Willy.; Häfele, Hans-Herwig (Bearbeiter): Konzept für den Schienenpersonennahverkehr in der Region Karlsruhe. Karlsruhe 1993. S. 12.

neuen Tarifs benötigt als auch für den Ausgleich der Verluste von Fahrgeldeinnahmen der Verbundunternehmen. Allein diese sogenannten Kosten für Durchtarifizierung und Harmonisierung²⁸⁶³ und für die Finanzierung der Verbundorganisation an sich wurden auf 10,5 Millionen DM pro Jahr geschätzt.²⁸⁶⁴

Dem Weißbuch von 1992 ist zu entnehmen, dass die Bildung des Verkehrsverbundes, wie 1991 erarbeitet,²⁸⁶⁵ in drei Stufen vollzogen werden sollte:

„Verbundstufe 1: Stadt Karlsruhe Landkreis Karlsruhe

Verbundstufe 2: Stadt Baden-Baden, Landkreis Rastatt

Verbundstufe 3: Landkreis Germersheim²⁸⁶⁶

Die Aufgabe des Verkehrsverbundes sollte vor allen Dingen sein, „die Stadtbahn-, Eisenbahn-, Straßenbahn- und Omnibuslinien der verschiedenen Verkehrsunternehmen innerhalb des Verbundraumes zu einem leistungsfähigen Gesamtnetz zusammenzufassen. Dazu gehört ein einheitliches Marketingkonzept mit abgestimmten Fahrplänen, einem Gemeinschaftstarif, einem kundengerechten Vertriebssystem und einer offensiven Kommunikationsstrategie.“²⁸⁶⁷ Zu dieser Kommunikationsstrategie gehört auch die

²⁸⁶³ Unter den Durchtarifizierungsverlusten versteht man die Einnahmeausfälle, die den Verkehrsunternehmen dadurch entstehen, dass ein Fahrgast, der beispielsweise vom Karlsruher Marktplatz nach Bruchsal fahren will, nur noch eine Fahrkarte kaufen muss, die günstiger ist als es zwei getrennte Fahrkarten wären. In diesem Beispiel anstelle einer zwei-Zonen-Karte für die Fahrt vom Marktplatz zum Karlsruher Hauptbahnhof und einer weiteren vier-Zonen-Karten für die Fahrt vom Karlsruher Hauptbahnhof zum Bahnhof Bruchsal nur noch eine Fahrkarte vom Karlsruher Marktplatz bis zum Bahnhof Bruchsal.

Unter Harmonisierungsverlusten werden dabei die Mindereinnahmen eines Verkehrsunternehmens verstanden, die dadurch entstehen dass der neue Verbundtarif niedriger ist als der alte Haustarif des Verkehrsunternehmens.

²⁸⁶⁴ Vgl. Stadt Karlsruhe; Landkreis Karlsruhe (Hrsg.): in der Beek, Martin; Stammeler, Horst u. a.: Verkehrs- und Tarifverbund im Großraum Karlsruhe. Bericht der Stadt Karlsruhe und des Landkreises Karlsruhe. Karlsruhe 1992. S. 16 ff.

Und Landkreis Germersheim; Karlsruher Verkehrsverbund: Fahrkartenautomaten und stationäre Entwerter für den Verbundstart im Landkreis Germersheim. Anlage 1 Erläuterungsbericht. Vom 27. Juni 1994. Germersheim 1994. KVV-Registatur. Aktenzeichen 121. Land Rheinland-Pfalz.

²⁸⁶⁵ Vgl. Verkehrsbetriebe Karlsruhe; Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (Hrsg.): Stammeler, Horst: report '91. Karlsruhe 1992. S. 26.

²⁸⁶⁶ Zitat Stadt Karlsruhe; Landkreis Karlsruhe (Hrsg.): in der Beek, Martin; Stammeler, Horst u. a.: Verkehrs- und Tarifverbund im Großraum Karlsruhe. Bericht der Stadt Karlsruhe und des Landkreises Karlsruhe. Karlsruhe 1992. S. 8.

²⁸⁶⁷ Zitat ebd. S. 9.

Insbesondere bei der Schaffung des einheitlichen Marketingkonzepts und der offenen Kommunikationsstrategie sollte sich der KVV als sehr erfolgreich erweisen. Marketing und Kommunikationsstrategie des KVV waren so erfolgreich, dass in der Wahrnehmung der meisten Fahrgäste und der Bevölkerung in Karlsruhe überhaupt nur noch der KVV existiert und die

Herausgabe einheitlicher Fahrplanunterlagen, wie zum Beispiel eines Kursbuchs, gedruckter Fahrplanauszüge in Form von Faltblättern sowie einer elektronischen Fahrplanauskunft im Internetauftritt des KVV.²⁸⁶⁸

Auch das wichtigste Ziel eines Verbundes durfte nicht fehlen: „Für den gesamten Verbundraum ist ein einheitliches Tarifsystem zu schaffen. Mit einer Fahrkarte müssen alle öffentlichen Verkehrsmittel benutzt werden können.“²⁸⁶⁹ Das Tarifsystem sollte auf dem „bestehenden Zonentarif von VBK und AVG aufgebaut werden.“²⁸⁷⁰ Es handelt sich also um eine Art entfernungsabhängigen Tarif, jedoch sind die Grenzen der Tarifzonen nicht von der Entfernung, sondern von den politischen Grenzen der Städte und Gemeinden abhängig. Die Stadtgebiete von Karlsruhe und Baden-Baden werden dabei als Doppelzonen berechnet.²⁸⁷¹

In der Frage Kommunalverbund oder Unternehmensverbund hatte man sich für einen Kommunalverbund entschieden. Als Rechtsform für den Verbund wählte man eine GmbH, deren Gesellschafter die bedienten Gebietskörperschaften sein sollten, d. h. in der ersten Stufe die Stadt Karlsruhe mit 70 % und der Landkreis Karlsruhe mit 30 % der Gesellschaftsanteile. Diese Verteilung wurde anhand des Verhältnisses der Fahrgastzahlen auf den jeweiligen Gemarkungen der beiden Gebietskörperschaften zueinander gebildet. Die weiteren potenziellen Gesellschafter waren jedoch in der Arbeitsgruppe zur Verbundgründung bereits vertreten. Ein Unternehmensverbund,²⁸⁷² wurde aus zwei Gründen ausgeschlossen. Man wollte den Einfluss der Gebietskörperschaften sichern und den der Deutschen Bundesbahn

Verkehrsunternehmen mit Ausnahme der DB kaum noch mehr als selbständige Unternehmen wahrgenommen werden. (siehe auch Kapitel 2.1)

²⁸⁶⁸ Vgl. ebd. S. 10.

²⁸⁶⁹ Zitat ebd. S. 10.

²⁸⁷⁰ Zitat ebd. S. 11.

²⁸⁷¹ Vgl. ebd. S. 11.

Die Festlegung der Tarifzongrenzen im Landkreis Karlsruhe beispielsweise richtete sich nach einem Beschluss des Kreistags, der seinerseits auf die Wünsche der Gemeinden eingegangen war, dass alle Ortsteile einer Gemeinde in einer Tarifzone liegen sollten. Die Ergiebigkeit war auch ein Gesichtspunkt, spielte aber, wie man an den großen Zonen erkennen kann, damals im Landkreis Karlsruhe eine nachgeordnete Rolle.

Vgl. Brief des KVV, Zeichen T-Gr: „Wegfall der 4er Karte in den Preisstufen 6 und 7“ an Bürgermeister Nowitzki, Oberderdingen, vom 20. Juni 2005. Karlsruhe 2005. KVV-Registratur. Aktenzeichen 123. Städte und Gemeinden im Verbundgebiet. Heft 3.

²⁸⁷² D. h. an der GmbH wären nicht die Gebietskörperschaften, sondern die Verkehrsunternehmen beteiligt.

nicht zu groß werden lassen. Außerdem war die Bundesbahn zur damaligen Zeit nicht bereit, sich an weiteren Verbundgesellschaften zu beteiligen.²⁸⁷³

Der Einfluss der Gesellschafter, d. h. der Gebietskörperschaften, sollte über die Gesellschafterversammlung und den Aufsichtsrat sichergestellt werden. In Letzterem sind neben Vertretern der anfangs zwei, heute sieben Gesellschafter auch die beiden Bundesländer Baden-Württemberg und Rheinland-Pfalz vertreten.²⁸⁷⁴

Die Verkehrsunternehmen haben im KVV nur beratende Funktion über einen sogenannten Unternehmerbeirat, der in unregelmäßigen Zeitabständen zusammentritt.

Anders als heutzutage beispielsweise im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) wurde jedoch die Aufgabenträgerschaft nicht auf den Verbund übertragen, sondern verblieb bei den bisherigen Aufgabenträgern. Das bedeutet, dass die Verträge zwischen den Verbund und den Verbundunternehmen immer dreiseitige Verträge sind. Sie werden entweder zwischen Aufgabenträger und Verbundunternehmen abgeschlossen, und zusätzlich zu dem Kooperationsvertrag müssen zwischen den Verkehrsunternehmen und dem Verbund Verträge über Art und Umfang der Verkehrsleistungen und der Kooperation im Verbund sowie der Anwendung des KVV-Tarifs abgeschlossen werden. Oder die Verkehrsverträge werden von drei Partnern, d. h. vom Verkehrsunternehmen, vom Verbund und vom Aufgabenträger unterzeichnet.²⁸⁷⁵ Der KVV bestellt also keine Verkehrsleistungen, er koordiniert nur die Angebote und berät die Gesellschafter und Aufgabenträger beim Bestellen der Leistungen oder er optimiert als Dienstleister im Auftrag der Gesellschafter das Angebot.

Um Reibungsverluste durch Kommunikationsverluste zu vermeiden und Synergieeffekte zu erzielen, schlug die Arbeitsgruppe vor, die Geschäftsführung des Verbundes, der VBK und der AVG, der beiden größten Verkehrsunternehmen, die zusammen etwa 75 % des

²⁸⁷³ Vgl. Stadt Karlsruhe; Landkreis Karlsruhe (Hrsg.): in der Beek, Martin; Stammeler, Horst u. a.: Verkehrs- und Tarifverbund im Großraum Karlsruhe. Bericht der Stadt Karlsruhe und des Landkreises Karlsruhe. Karlsruhe 1992. S. 14 f.

²⁸⁷⁴ Vgl. ebd. S. 15.

Der KVV wird gemäß dem Haushaltsgrundsätzegesetz als große Kapitalgesellschaft geführt, obwohl er dem Gesetz nach keine ist. Da jedoch die Mitarbeiterzahl deutlich unter der gesetzlichen Mitbestimmungsgrenze liegt, sind infolgedessen auch keine Mitarbeitervertreter Mitglied im Aufsichtsrat.

²⁸⁷⁵ Aufgabenträger im ÖPNV sind die Landkreise bzw. die kreisfreien Städte. Im SPNV (schienegebundener Personennahverkehr), d. h. für den regionalen Eisenbahnverkehr, der nach dem AEG betrieben wird (Straßenbahnen fahren zwar auch auf Schienen, für sie gilt jedoch das PBefG und fallen somit in die Kategorie ÖPNV) sind die Aufgabenträger im KVV-Gebiet in Baden-Württemberg das Land, vertreten durch das jeweils zuständige Ministerium, derzeit (2011) das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur, und in Rheinland-Pfalz der Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd mit Sitz in Kaiserslautern.

Verkehrsaufkommens im KVV bewältigen, in Personalunion zu besetzen.²⁸⁷⁶ Dieser Vorschlag wurde auch umgesetzt: Erster Geschäftsführer des KVV wurde der Geschäftsführer von VBK²⁸⁷⁷ und AVG, Dieter Ludwig.²⁸⁷⁸

Aber nicht nur die Position des Geschäftsführers wurde in Personalunion mit VBK und AVG besetzt, Synergieeffekte wurden auch durch die gemeinsame Besetzung des kaufmännischen Leiters, der Abteilungen Öffentlichkeitsarbeit und Marketing, Tarife und des Controlling erzielt.²⁸⁷⁹ Andere Abteilungen jedoch, wie das Rechnungswesen oder die Verkehrsplanung bestanden aus Mitarbeitern, die nicht in Personalunion tätig waren.

Nach der Veröffentlichung des Weißbuchs über die Verbundgründung wurden die Verhandlungen auf der politischen Ebene, insbesondere über die Finanzierung der Verbundorganisation an sich und des Ausgleich der sogenannten Durchtarifierungs- und Harmonisierungsverluste der Verkehrsunternehmen aufgenommen.

Daher bat Ende 1992 der Landrat des Landkreises Germersheim in einem Schreiben an das rheinland-pfälzische Ministerium für Wirtschaft und Verkehr um Unterstützung des geplanten Verkehrsverbundes auch durch das Land Rheinland-Pfalz, da der Landkreis Germersheim eng mit den Großraum Karlsruhe, insbesondere im Bereich des Verkehrs, verflochten sei.²⁸⁸⁰

Im März 1993 fand eine Besprechung in Mainz zwischen Vertretern des rheinland-pfälzischen Ministeriums für Wirtschaft und Verkehr und Georg Drechsler von der AVG statt. In dieser Besprechung erklärte sich das Land Rheinland-Pfalz bereit, sich finanziell bei der Bildung eines Verkehrsverbundes Karlsruhe zu engagieren. Nach Meinung des Vertreters des Landes

²⁸⁷⁶ Vgl. Stadt Karlsruhe; Landkreis Karlsruhe (Hrsg.): in der Beek, Martin; Stammler, Horst u. a.: Bericht der Stadt Karlsruhe und des Landkreises Karlsruhe. Verkehrs- und Tarifverbund im Großraum Karlsruhe. Karlsruhe 1992. S. 15 f.

²⁸⁷⁷ Wobei Ludwig bis zur Aus- und Umgründung aus einem Teil des kommunalen Eigenbetriebs Stadtwerke Karlsruhe im Jahr 1997 bei den VBK nicht Geschäftsführer – den gab es nicht – sondern Werkleiter war. Was aber nur eine andere Bezeichnung war, einen Unterschied in seiner Arbeit machte es nicht.

²⁸⁷⁸ Die Personalunion wurde auch nach dem altersbedingten Ausscheiden Dieter Ludwigs beibehalten, sein Nachfolger wurde in allen drei Ämtern im Jahr 2006 Dr. Walter Casazza.

²⁸⁷⁹ Vgl. Akte „Werkverträge KVV – VBK“. KVV-Registatur. Aktenzeichen 136. Werkverträge KVV – VBK.

²⁸⁸⁰ Vgl. Entwurf eines Schreibens des Landrats des Landkreises Germersheim an das Ministerium für Wirtschaft und Verkehr Rheinland-Pfalz vom 10. November 1992. Germersheim 1992. KVV-Registatur. Aktenzeichen 121. Land Rheinland-Pfalz.

Rheinland-Pfalz, Dr. Kuchenbecker, sollte jedoch neben dem Landkreis Germersheim auch der Landkreis Südliche Weinstraße zum Verkehrsverbund Karlsruhe gehören.²⁸⁸¹

Auf der anderen Rheinseite, in Baden-Württemberg, waren die Schwierigkeiten anfänglich größer als in Rheinland-Pfalz.

1991 musste der Landtagsabgeordnete Dieter Stoltz (SPD) in einem an Ludwig persönlich adressierten Brief mitteilen, dass der Finanzausschuss des Landtags seinen Antrag, einem „noch zu gründenden Verkehrs- und Tarifverbund Karlsruhe einen Landeszuschuss zu gewähren“²⁸⁸² abgelehnt worden war.²⁸⁸³ Stoltz zeigte sich über „diese Benachteiligung der Region Karlsruhe empört.“²⁸⁸⁴

In einem Gespräch am 11. Oktober 1991 zwischen Mitarbeitern des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg, einem Vertreter der DB, Emmerich, der AVG, Ludwig und Stammer, sowie des Landratsamts Karlsruhe, Pfeiffer, erklärten die Mitarbeiter des Ministeriums, dass das Verkehrsministerium nicht bereit sei, den Raum Karlsruhe als zwölften großen Verbundraum in der Bundesrepublik Deutschland anzuerkennen, da man einen Präzedenzfall für die Regionen Freiburg, Heilbronn oder Ulm fürchtete.²⁸⁸⁵

Deswegen schlugen die Landesvertreter vor, keinen Verkehrsverbund, sondern nur ein Verbundbüro zu gründen, das durchgehende Tarife entwickeln und die Fahrpläne aufeinander abstimmen sollte.²⁸⁸⁶

Die Vertreter der Region Karlsruhe widerlegten das Argument, indem sie ausführten, dass der Raum Karlsruhe sich durch die Bevölkerungszahl von über 1 Mio. bei 110 Mio. Beförderungsfällen pro Jahr²⁸⁸⁷ und durch das „außerordentlich große Engagement auf der Schiene“,²⁸⁸⁸ das die Regionalisierung vorwegnehme, von den anderen Räumen unterscheide und die Region Karlsruhe sich somit²⁸⁸⁹ „als ‚Unikat‘ deutlich abgrenze.“²⁸⁹⁰

²⁸⁸¹ Vgl. „Gespräch in Mainz. Verkehrsverbund Karlsruhe/Südpfalz.“ Aktenvermerk vom 30. März 1993. KVV-Registatur. Aktenzeichen 121. Land Rheinland-Pfalz.

²⁸⁸² Zitat Stoltz, Dieter: Brief an Dieter Ludwig. Karlsruhe, 02. Oktober 1991. KVV-Registatur. Aktenzeichen 120. Land Baden-Württemberg Heft 1.

²⁸⁸³ Vgl. ebd.

²⁸⁸⁴ Zitat ebd.

²⁸⁸⁵ Vgl. Ludwig, Dieter: Aktenvermerk „Verkehrsverbund Karlsruhe“. Karlsruhe, 11. Oktober 1991. S. 1. KVV-Registatur. Aktenzeichen 120. Land Baden-Württemberg Heft 1.

²⁸⁸⁶ Vgl. ebd. S. 1.

²⁸⁸⁷ Vgl. ebd. S. 1.

²⁸⁸⁸ Zitat ebd. S. 1.

²⁸⁸⁹ Vgl. ebd. S. 1.

Diese Argumente scheinen die Landesvertreter überzeugt zu haben, denn unter der Bedingung, dass sich die Gebietskörperschaften an den verbundbedingten Lasten beteiligen, was zugesagt wurde, wurde in Aussicht gestellt, dass das Land bis zu 50 % der verbundbedingten Lasten, der verbundbedingten Erstinvestitionen²⁸⁹¹ und der Personalkosten für das Verbundbüro übernehme, wodurch die Region Karlsruhe mit den anderen Verbundräumen gleichgestellt wäre.²⁸⁹² Die Landesvertreter rechneten jedoch weiterhin mit dem Widerstand des Finanzministeriums²⁸⁹³ und betonten, dass sie die Förderchancen wegen der Präjudizgefahr für andere Regionen als unsicher einschätzten.²⁸⁹⁴

Die Befürchtungen waren berechtigt. Zwar waren die beteiligten Ministerialbeamten und auch Verkehrsminister Schaufler auch noch ein Jahr später, 1992, grundsätzlich bereit, die Verbundgründung zu unterstützen, konnten jedoch unter Verweis auf die allgemeine Haushaltslage des Landes, anders als bei den Verbänden VVS (Stuttgart) und VRN (Rhein-Neckar), keine finanziellen Mittel zusagen.²⁸⁹⁵

Am 26. Januar 1993 stellten die Abgeordneten Meyer und Schäfer (CDU) sowie ihre Kollegen Stoltz und Weber (SPD) den Antrag, den Verkehrsverbund Karlsruhe mit den Verkehrsverbänden Stuttgart und Mannheim/Heidelberg gleichzustellen. Nach den den Abgeordneten vorliegenden Informationen hatte das Verkehrsministerium die Gewährung von Zuschüssen an den KVV befürwortet, das Finanzministerium jedoch abgelehnt. Die Abgeordneten empfanden dies als Ungleichbehandlung und sahen den KVV als genauso

²⁸⁹⁰ Zitat ebd. S. 1.

²⁸⁹¹ Diese bestanden vor allem aus den Anschaffungskosten von Fahrkartenautomaten für den Verkauf des neuen Verbundtarifs und darüber hinaus die Soft- und Hardwareausstattung der Verbundorganisation.

²⁸⁹² Vgl. Ludwig, Dieter: Aktenvermerk „Verkehrsverbund Karlsruhe“. Karlsruhe, 11. Oktober 1991. S. 1 f. KVV-Registatur. Aktenzeichen 120. Land Baden-Württemberg Heft 1.

²⁸⁹³ Vgl. Pfeiffer, Hartmut: Aktenvermerk „über eine Besprechung am 11. Oktober 1991 um 10.30 Uhr im Verkehrsministerium in Stuttgart zum Thema: Verkehrsverbund Karlsruhe“. Karlsruhe, 14. Oktober 1991. KVV-Registatur. Aktenzeichen 120. Land Baden-Württemberg Heft 1. S. 3.

²⁸⁹⁴ Vgl. Malik, Volkhard: Tarifkooperation Karlsruhe; hier Ergebnisvermerk der Sitzung im VM am 11.10.1991. Az.: 23-3892.4/1. Karlsruhe, 16. Oktober 1991. S. 2. KVV-Registatur. Aktenzeichen 120. Land Baden-Württemberg Heft 1.

Vergleicht man die drei Aktenvermerke, fällt eines auf: Der Aktenvermerk von Ludwig ist der bei weitem optimistischste über den Gesprächsverlauf – man kann ihn fast enthusiastisch nennen, als gäbe es keine Probleme mehr; der des Oberregierungsrates Malik der zurückhaltendste und der des Landkreismitarbeiters Oberbaurat Pfeiffer liegt zwischen diesen beiden.

²⁸⁹⁵ Vgl. Brief des Verkehrsministers von Baden-Württemberg. Stuttgart, 5. Oktober 1992. KVV-Registatur. Aktenzeichen 120. Land Baden-Württemberg. Heft 1.

Und Aktenvermerk über ein Gespräch vom 25. November 1992 im Verkehrsministerium Baden-Württemberg. Karlsruhe, 27. November 1992 KVV-Registatur. Aktenzeichen 120, Land Baden-Württemberg. Heft 1.

förderungswürdig wie die beiden anderen Verkehrsverbände Baden-Württembergs an.²⁸⁹⁶ Die Landesregierung gab zur Antwort, dass zum Zeitpunkt der Aufstellung des Landeshaushalts das Projekt noch nicht haushaltsreif gewesen sei. Ob Mittel in einen Nachtragshaushalt 1993/94 des Landes eingestellt werden könnten, könne noch nicht beurteilt werden.²⁸⁹⁷

Der Verkehrsausschuss des baden-württembergischen Landtags jedoch lehnte die Förderung des Verkehrsverbundes Karlsruhe ab. Die finanziellen Mittel zur Förderung des Verkehrsverbundes Stuttgart hingegen wurden ab 1993 erhöht.²⁸⁹⁸ Daher schrieben Karlsruhes Oberbürgermeister Seiler und der Karlsruher Landrat Ditteney gemeinsam am 2. Juli 1993 einen Brief an den Verkehrsminister des Landes Baden-Württemberg, Hermann Schaufler, in dem sie erneut die Förderung des KVV als dritter Verkehrsverbund im Land Baden-Württemberg forderten.²⁸⁹⁹ Sie verwiesen dabei auch auf das Stadtbahnsystem der AVG: „Es kann nicht angehen, daß die Region Karlsruhe verbal die Vorzeigeregion für den öffentlichen Nahverkehr ist, bei der finanziellen Bezuschussung durch das Land im Vergleich zu den anderen beiden Verkehrsverbänden aber benachteiligt wird.“²⁹⁰⁰

In der Folgezeit verabschiedeten sowohl der Kreistag des Landkreises Karlsruhe²⁹⁰¹ als auch die CDU-Gemeinderatsfraktion des Gemeinderats der Stadt Karlsruhe²⁹⁰² Resolutionen, in denen die Gleichbehandlung des KVV mit VVS und VRN gefordert wurde.

Die verbundbedingten Mehrkosten wurden mit etwa 10,5 Millionen DM beziffert, wovon 50 % analog zu den beiden anderen Verbänden vom Land übernommen werden sollten. Der VVS erhielt nach Recherchen der CDU Karlsruhe laut Staatshaushaltsplan 1994 Mittel in

²⁸⁹⁶ Vgl. Landtag von Baden-Württemberg. 11. Wahlperiode. Drucksache 11/1284 vom 27. Januar 1993. Ausgegeben am 24. März 1993. Stuttgart 1993. KVV-Registatur. Aktenzeichen 120. Land Baden-Württemberg. Heft 1.

²⁸⁹⁷ Vgl. ebd.

²⁸⁹⁸ Vgl. Der Oberbürgermeisters der Stadt Karlsruhe, Seiler, Gerhard; der Landrat des Landkreises Karlsruhe: Ditteney, Bernhard: Brief an Verkehrsminister Hermann Schaufler. Karlsruhe, 02. Juli 1993. KVV-Registatur. Aktenzeichen 120, Land Baden-Württemberg. Heft 1.

²⁸⁹⁹ Vgl. ebd.

²⁹⁰⁰ Zitat ebd.

²⁹⁰¹ Vgl. Vorlage Nummer 5/1993 des Dezernates I an den Kreistag Top Nr. 8 der öffentlichen Sitzung vom 2. September 1993. Bezuschussung des Verkehrsverbundes Stadt/Landkreis Karlsruhe. Hier: Resolution. Stuttgart 1993. KVV-Registatur. Aktenzeichen 120, Land Baden-Württemberg. Heft 1.

²⁹⁰² Vgl. Antrag der CDU-Gemeinderatsfraktionen zu TOP Nr. 7 – Karlsruher Verkehrsverbund – Vorlage Nr. 1616. Stuttgart, 25. August 1993. KVV-Registatur. Aktenzeichen 120. Land Baden-Württemberg. Heft 1.

Höhe von 43,1 Millionen DM, was einer Verdoppelung gegenüber 1992 entsprach, und der VRN erhielt 1994 Landeszuschüsse in Höhe von 4,86 Millionen DM.²⁹⁰³

Am 21. September 1993 berichtete die SPD-Fraktion im baden-württembergischen Landtag in einem Brief dem Karlsruher Oberbürgermeister Seiler, dass die SPD-Fraktion zum Anliegen der Gründung des KVV eine parlamentarische Initiative eingebracht habe. In dieser wurde die Landesregierung aufgefordert zu berichten, wie künftig der Verkehrsverbund Karlsruhe gefördert würde und mit welchem Betrag man rechnen könne.²⁹⁰⁴

Alle diese Aktionen zusammen erzielten die gewünschte Wirkung. Am 11. Oktober 1993, so ist der Drucksache 11/2550 der 11. Wahlperiode vom 15. September 1993 zu entnehmen, entschied der Ministerrat, „daß sich das Land an den verbundbedingten Lasten eines Verkehrsverbundes Karlsruhe beteiligen wird. (...) Der Finanzausschuss des Landtags hat am 7. Oktober 1993 die Einstellung von Mitteln in den Nachtragshaushalt zur Förderung eines Verkehrsverbundes Karlsruhe beschlossen.“²⁹⁰⁵

Am 30. Oktober 1993 schrieb der baden-württembergische Finanzminister Gerhard Mayer-Vorfelder an den Karlsruher Oberbürgermeister Seiler, dass die Landesregierung am 11. Oktober 1993 über den geplanten Verkehrs- und Tarifverbund in der Region Karlsruhe beraten habe. Er führte weiter aus, dass das ohnehin verhandlungsbereite Verkehrsministerium beauftragt worden sei, über die finanzielle Beteiligung des Landes an dem geplanten Verkehrs- und Tarifverbund zu verhandeln und in Abstimmung mit dem Finanzministerium eine Entscheidung des Ministerrats vorzubereiten. Außerdem sei in einem Nachtrag zum Haushaltsplan des Landes Baden-Württembergs ein Zuschuss für verbundbedingte Kostenunterdeckungen weiterer Verkehrsverbände, außer VVS und VRN, in Höhe von 7 Millionen DM für 1994 aufzunehmen.²⁹⁰⁶

²⁹⁰³ Vgl. ebd.

²⁹⁰⁴ Vgl. Brief der SPD Landtagsfraktion an Oberbürgermeister Professor Dr. Gerhard Seiler. Stuttgart vom 21. September 1993. KVV-Registatur. Vertrag Nr. 24, Aktenzeichen 120. Land Baden-Württemberg, Heft 1.

²⁹⁰⁵ Zitat Landtag von Baden-Württemberg. 11. Wahlperiode. Drucksache 11/2550 vom 15. September 1993. Ausgegeben am 05. November 1993. Stuttgart 1993. KVV-Registatur. Aktenzeichen 120. Land Baden-Württemberg. Heft 1.

²⁹⁰⁶ Vgl. Brief des Finanzministers des Landes Baden-Württemberg, Gerhard Mayer-Vorfelder, an Oberbürgermeister Professor Dr. Gerhard Seiler, Karlsruhe. Stuttgart, 30. Oktober 1993. KVV-Registatur. Vertrag Nr. 24, Aktenzeichen 120. Land Baden-Württemberg, Heft 1.

Ende 1993 stellte auch der Landkreis Germersheim zusammen mit dem in Gründung befindlichen KVV auch beim zuständigen Ministerium in Rheinland-Pfalz den formellen Antrag auf finanzielle Beihilfen zur Einrichtung des Karlsruher Verkehrsverbundes.²⁹⁰⁷

Am 24. Mai 1994 schließlich unterzeichneten die beiden Verkehrsminister Schaufler und Brüderle für die Länder Baden-Württemberg und Rheinland-Pfalz sowie die Vertreter der Stadt Karlsruhe, des Landkreises Karlsruhe und des Landkreises Germersheim die Vereinbarung über die Bildung des Karlsruher Verkehrsverbundes.²⁹⁰⁸

Der Landkreis Rastatt und die Stadt Baden-Baden hatten diese Vereinbarung noch nicht unterzeichnet, sondern schlossen sich erst später an.

Ab dem Fahrplanwechsel im Mai 1994 nahm der KVV die Tätigkeit auf, und der KVV-Tarif galt im ÖPNV im Landkreis Karlsruhe und der Stadt Karlsruhe sowie im gesamten Stadtbahnnetz der AVG.²⁹⁰⁹ Außerdem gehörten „einige benachbarte Städte und Gemeinden wie zum Beispiel Bad Herrenalb, Eppingen und Remchingen“²⁹¹⁰ ab Gründung zum Verbundgebiet des KVV.

Wie im Weißbuch 1992 vorgeschlagen worden war, basierte der Verbundtarif auf dem bis dahin vorhandenen Tarifsystem von VBK und AVG. Daher änderte sich für die Fahrgäste dieser beiden Verkehrsunternehmen wenig. Es profitierten, so der KVV, hingegen vor allem Pendler aus dem Umland, die Verkehrsmittel von zwei oder mehr Verkehrsunternehmen benutzten und dafür bis zum Mai 1994 mehrere unterschiedliche Fahrkarten benötigt hatten.²⁹¹¹

Ab dem 1. Januar 1995 galt der KVV-Tarif auch in den Bussen im nördlichen Landkreis Rastatt. Gleichzeitig wurde der Fahrweg der Buslinie 221, betrieben vom RVS, innerhalb von

²⁹⁰⁷ Vgl. Der Landrat des Landkreis Germersheim: Nisslmüller, Gottfried: Ludwig, Dieter: Brief an das Ministerium für Wirtschaft und Verkehr Rheinland-Pfalz. Karlsruhe, Germersheim 12. November 1993. KVV-Registatur. Aktenzeichen 121. Land Rheinland-Pfalz.

Und: Kreisverwaltung Germersheim: Brief an das Ministerium für Wirtschaft und Verkehr Rheinland-Pfalz. Entwurf vom 12. November 1993. Germersheim 1993. KVV-Registatur. Aktenzeichen 121. Land Rheinland-Pfalz.

²⁹⁰⁸ Vgl. Vereinbarung zwischen den Ländern Baden-Württemberg und Rheinland-Pfalz, der Stadt Karlsruhe, dem Landkreis Karlsruhe und dem Landkreis Germersheim über die Bildung des Karlsruher Verkehrsverbundes. Karlsruhe 1994. KVV-Registatur. Vertrag Nr. 24, Aktenzeichen 120. Land Baden-Württemberg. Heft 1.

²⁹⁰⁹ Vgl. „Mit der Regiokarte nach Rastatt oder Eppingen.“ Pressemitteilung des KVV. Karlsruhe, 09. Mai 1994. KVV-Registatur. Aktenzeichen 510. Pressemeldungen, Heft 1.

²⁹¹⁰ Zitat ebd.

²⁹¹¹ Vgl. ebd.

Karlsruhe verkürzt, die Linie endete nicht mehr am Europaplatz hinter der Hauptpost, sondern von nun an am Entenfang.²⁹¹²

Diese Verkürzung der Buslinie ist nur eines von zahlreichen Beispielen für die Koordinationsfunktion des KVV. Parallelverkehre von Bus und Bahn werden weitestgehend vermieden, Fahrpläne der Bahnen und der als Zubringer fungierenden Busse koordiniert und somit die Kosten minimiert. Die Zubringerbusse werden, wie 1975 von den der Gutachtern Funck, Pampel und Schaechterle vorgeschlagen,²⁹¹³ über den Verbund den Gebietskörperschaften zugeordnet.



Abbildung 115: KVV: Aufgabenträger – Regieebene – Betreiber²⁹¹⁴

Zum nächsten Fahrplanwechsel, am 28. Mai 1995, wurde auch der Landkreis Germersheim tariflich in den KVV integriert.²⁹¹⁵

Etwa ein weiteres Jahr später, zum Fahrplanwechsel am 2. Juni 1996, wurden die übrigen Gebiete des Landkreises Rastatt und der Stadt Baden-Baden vollständig in den KVV-Tarif aufgenommen.²⁹¹⁶

²⁹¹² Vgl. Karlsruher Verkehrsverbund GmbH (Hrsg.): KVV Magazin Nr. 3. Karlsruhe 1994. S. 3.

²⁹¹³ Vgl. Regionalverband Mittlerer Oberrhein (Hrsg.): Funck, Rolf; Pampel, Fritz; Schaechterle, Karlheinz u. a.: Vorstudie einer Untersuchung über die Möglichkeiten einer künftigen Erschließung der Region Mittlerer Oberrhein durch den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). Karlsruhe 1975. S. 48.

²⁹¹⁴ Grafik: Saarbourg, Daniel. Aus Archiv KVV.

²⁹¹⁵ Vgl. Karlsruher Verkehrsverbund GmbH (Hrsg.): KVV Magazin Nr. 4. Karlsruhe 1995. S. 3 ff.

²⁹¹⁶ Vgl. Karlsruher Verkehrsverbund GmbH (Hrsg.): KVV Magazin Nr. 8. Karlsruhe 1996. S. 3 ff.

Ab dem 1. Oktober 2001 galt der KVV-Tarif in der gesamten Südpfalz. Das gesamte Gebiet der Stadt Landau und des Landkreises Südliche Weinstraße wurden in den KVV integriert, im Gegenzug aber auch der Landkreis Germersheim in den VRN-Tarif.²⁹¹⁷ Dabei gilt im Landkreis Südliche Weinstraße und in Landau im Binnenverkehr der VRN-Tarif, im ein- und ausbrechenden Verkehr in das bzw. aus dem KVV-Gebiet der KVV-Tarif. Im Landkreis Germersheim ist es umgekehrt: Im Binnenverkehr muss man Fahrkarten gemäß dem KVV-Tarif kaufen, für den ein- und ausbrechenden Verkehr in bzw. aus dem VRN-Gebiet Fahrkarten des VRN. Die gesamte Südpfalz ist also ein Überlappungsgebiet der Tarife beider Verbände.

Zum 1. Januar 2007 erfolgte dann die bisher²⁹¹⁸ letzte Ausdehnung des KVV-Tarifs: KVV-Fahrausweise gelten auf der Schiene nun auch im gesamten Verkehrsgebiet des Verkehrsverbunds Pforzheim-Enzkreis (VPE), d. h. im Osten bis Vaihingen (Enz), dazu auf einigen Buslinien im Enzkreis und auf der gesamten Stadtbahnlinie S6 Pforzheim – Bad Wildbad.²⁹¹⁹

Daneben gibt es zu benachbarten Verbänden, wie zum Beispiel zum VRN, auch auf der badischen Seite Übergangsregelungen, die vom Land gefordert und von Land und den Gebietskörperschaften gefördert werden.

Nahezu alle Gebietskörperschaften, auf deren Gebiet der KVV-Tarif gilt, sind auch Gesellschafter des KVV. Der KVV hat inzwischen sieben Gesellschafter, die unterschiedlich große Kapitalanteile halten:

²⁹¹⁷ Vgl. Karlsruher Verkehrsverbund (Hrsg.): Stammler, Horst; Allgeier, Jochen: Verbundbericht 2004. Karlsruhe 2005. S. 13.

²⁹¹⁸ Stand Januar 2011.

²⁹¹⁹ Vgl. Karlsruher Verkehrsverbund (Hrsg.): Stammler, Horst; Nowak-Hertweck, Georg: KVV Magazin Nr. 49. Karlsruhe 2006. S. 6 f.

Gebietskörperschaft	Kapitalanteil am KVV
Stadt Karlsruhe	52 %
Landkreis Karlsruhe	20 %
Landkreis Rastatt	8 %
Stadt Baden-Baden	8 %
Landkreis Germersheim	8 %
Landkreis Südliche Weinstraße	2 %
Stadt Landau	2 %

Abbildung 116: Gesellschaftsanteile der KVV-Gesellschafter²⁹²⁰



Abbildung 117: Verbundgebiet des KVV²⁹²¹

²⁹²⁰ Eigene Abbildung. Daten aus: Stadt Karlsruhe: Beteiligungsbericht 2011. S. 95.
http://www.karlsruhe.de/b4/stadtverwaltung/stadtfinanzen/beteiligungsbericht/HF_sections/content/ZZk0xycD22ZOil/ZZkBKFeADKaxLo/Beteiligungsbericht_2011.pdf. Zugriff 07. August 2012.

²⁹²¹ Grafik Saarbourg, Daniel. Aus: KVV-Archiv.

Zum Ende des Jahres 2010 waren 19 Verkehrsunternehmen Verbundunternehmen des KVV. Diese unterteilten sich in vier Gruppen. Die erste Gruppe bildeten die bundeseigenen Verkehrsunternehmen: Deutsche Bahn Regio AG, der RVS Regionalbusverkehr Südwest GmbH (RVS) und der Busverkehr Rhein-Neckar GmbH (BRN). Die zweite Gruppe, die landeseigenen Verkehrsunternehmen, bestand aus zwei Unternehmen, nämlich der Südwestdeutschen Verkehrs AG (SWEG) und ihrer Tochter, der Nahverkehrsgesellschaft Mittelbaden Walz GmbH (NVW). Die dritte Gruppe war die der kommunalen Verkehrsunternehmen. Sie bestand aus den VBK – Verkehrsbetriebe Karlsruhe GmbH, der Albatal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (AVG), der Baden-Baden-Linie (BBL), der Stadtbus Bruchsal GmbH, Stadtbus Gaggenau und der Verkehrsgesellschaft Rastatt mbH (VERA). Die vierte und letzte Gruppe war nach der Unternehmenszahl die größte, nach der im KVV erbrachten Verkehrsleistung jedoch die kleinste und wird von den privaten Busunternehmen gebildet: Faller Reisen GmbH, Omnibus Hassis, Heberle Bus-Reisen, Hirsch-Reisen GmbH, Palatina GmbH, Striebig GmbH, Friedrich Wöhrle GmbH, Zeller-Reisen.²⁹²² Alle diese 19 Unternehmen waren selbstverständlich rechtlich selbstständig und unabhängig und hielten, bis auf die DB Regio AG, Linien-Konzessionen im Sinne des PBefG. Einige Unternehmen jedoch führen nicht alle ihre Leistungen selbst, sondern hatten sie teilweise im Rahmen von Werkverträgen an Subunternehmer vergeben, die im Namen und auf Rechnung ihrer Auftraggeber Verkehrsleistungen erbringen. Dies galt insbesondere für RVS, AVG und VBK. Bei den beiden Letzteren hat dieses auch politische Gründe im Sinne einer von den Kommunen gewünschten Mittelstandsförderung. Die VERA, der Stadtbus Bruchsal und der Stadtbus Gaggenau erbringen selbst gar keine Verkehrsleistungen, diese drei Firmen haben ihre gesamten Verkehrsleistungen an Subunternehmer vergeben.

5.5.5 Marketing

Ein wichtiges Ziel im ÖPNV ist die Steigerung der Auslastung der Busse und Bahnen. Dies wird einerseits durch spezielle Tarifangebote wie beispielsweise spezielle ermäßigte Fahrkarten für den Freizeit oder Versorgungsverkehr gefördert, etwa Fahrausweise, die an Werktagen erst ab 9.00 Uhr gelten, oder wie in Berlin ab 10.00 Uhr, die ein Angebot speziell für bestimmte Benutzergruppen darstellen, wie die Karte ab 60, oder spezielle auf den

²⁹²² Vgl. Karlsruher Verkehrsverbund GmbH (Hrsg.): Allgeier, Jochen; Müller, Heiko; Müller, Andreas: Karlsruher Verkehrsverbund. Verbundbericht 2010. Karlsruhe 2011. S. 27.

Freizeitverkehr abgestimmte Fahrausweise wie die 24-h-Karten²⁹²³ mit Gültigkeit für das gesamte Netz und mehrere Personen, die Regiokarte Plus.

Im KVV wurden diese Tarifmaßnahmen von Anfang an von ergänzenden Marketingmaßnahmen unterstützt. So gibt der KVV drei- bis viermal pro Jahr das KVV-Magazin heraus, in dem unter anderem über lohnende Ausflugsziele oder in der letzten Ausgabe des Jahres über sämtliche Weihnachtsmärkte im Verbundgebiet informiert wird.²⁹²⁴ Außerdem gibt es spezielle Broschüren mit Wander- oder Ausflugstipps entlang der Stadtbahnlinien, beispielsweise für das Murgtal, das Albtal oder den Kraichgau. Darüber hinaus gaben der KVV und die AVG in Zusammenarbeit mit Verlagen aus der Region Bücher mit Hinweisen auf interessante Ziele heraus, so zum Beispiel mit dem G. Braun Buchverlag das Buch „Ausflüge in die Kulturregion“²⁹²⁵, mit dem Infoverlag „Schlemmen in der Region mit Bus und Bahn des KVV“²⁹²⁶ oder mit dem Verlag Regionalkultur „Von Hohenlohe durch die Rheinebene in den Schwarzwald – ein Reisebegleiter für die längste Stadtbahnstrecke der Welt“.²⁹²⁷

Im Falle der Enztalbahn²⁹²⁸ beispielsweise wurde die AVG für diese spezielle Art des Marketings in Verbindung mit den betrieblichen Konzepten 2004 mit dem „Innovationspreis öffentlicher Nahverkehr“ des Landes Baden-Württemberg ausgezeichnet.²⁹²⁹ „Besonderes Lob von der Jury erhielten die umfangreichen Marketingaktivitäten der AVG zur Verbesserung von Bekanntheitsgrad und Image der Enztalbahn.“²⁹³⁰

²⁹²³ Im Zuge einer Tarifumstellung wurden 2012 die 24-h-Karten zwischenzeitlich durch Tageskarten ersetzt, die unabhängig vom Geltungsbereich nur noch bis 03.00 Uhr des Folgetages gelten.

Vgl. www.kvv.de/fahrkarten/fahrkarten-preise/tageskarten.html. Zugriff am 18.09.2013

²⁹²⁴ Vgl. Karlsruher Verkehrsverbund (Hrsg.): KVV-Magazin. Karlsruhe 1994 - .

²⁹²⁵ Vgl. Müller, Klaus: Ausflüge in die KulturRegion. Zwischen Baden-Baden und Bruchsal, Rastatt und Bretten. Karlsruhe 2005.

²⁹²⁶ Karlsruher Verkehrsverbund; Lindemann, Thomas (Hrsg.): Schlemmen in der Region mit Bus und Bahn des KVV. 65 Restaurant Tipps in der Region Karlsruhe. Karlsruhe 2003.

²⁹²⁷ Schedler, Jürgen; Technologie Region Karlsruhe GbR; Albert Hall-Verkehrs-Gesellschaft mbH (Hrsg.): Schedler, Jürgen: von Hohenlohe durch die Rheinebene in den Schwarzwald – ein Reisebegleiter für die längste Stadtbahnstrecke der Welt. Heidelberg – Ubstadt-Weiher – Basel 2006.

²⁹²⁸ Die Enztalbahn gehörte damals zwar noch nicht zum KVV-Gebiet, aber da die AVG-Marketingabteilung als Folge der Personalunion genau wie die des KVV von Horst Stammler geleitet wurde, wurden die Marketing-Prozesse und –methoden des KVV in solchen Fällen auch bei der AVG verwendet.

²⁹²⁹ Vgl. Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (Hrsg.): Allgeier, Jochen; Stammler, Horst: 2004. Mobilität verbindet. Geschäftsbericht der Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH. Karlsruhe 2005. S. 15.

²⁹³⁰ Zitat ebd. S. 15.

Auch ansonsten versuchte man neue Wege zu gehen. Unter anderem ließ die Marketingabteilung der VBK/AVG, bzw. später des KVV, Fahrpläne auf Bierdeckel drucken, sodass man in Kneipen jederzeit einfach nachsehen konnte, wann die jeweilige Bahn abfuhr, wodurch das Zugangshemmnis „Information“ in einer Zeit vor der Entwicklung von Smartphones und Apps und somit der dauernden Möglichkeit, online zu sein, für Nachtschwärmer entfiel.²⁹³¹

Des Weiteren wurden auch etliche Autoren und Journalisten bei der Erstellung von Büchern über die Geschichte der Karlsruher Straßenbahn und der Eisenbahnlinien der AVG unterstützt. Ebenso wurden Autoren zumindest bei der Vermarktung gefördert, die eher belletristische Werke geschrieben hatten, in denen die Stadt und Straßenbahnen von VBK und AVG eine Rolle gespielt hatten.²⁹³²

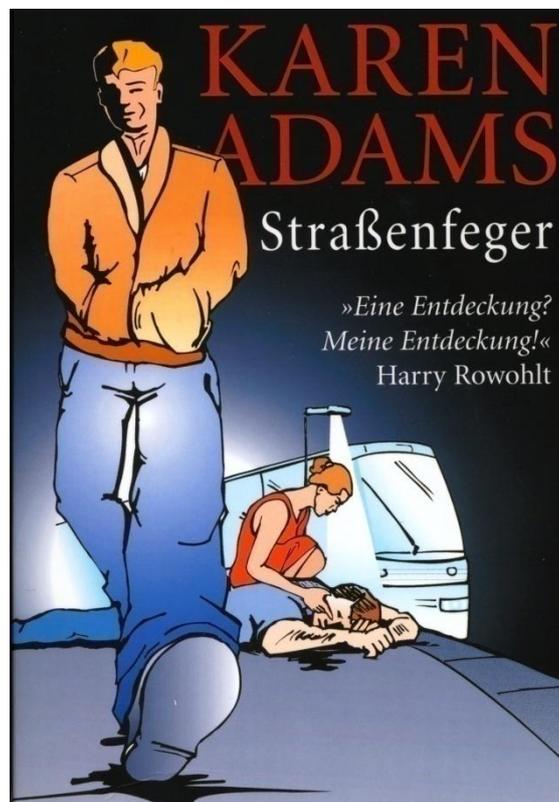


Abbildung 118: Einband des Kriminalromans „Straßenfeger“ von Karen Adams²⁹³³

²⁹³¹ Vgl. Janzig, Bernward: Kaffee und Croissants in der Straßenbahn. Fahrpläne auf dem Bierdeckel. S. 60. Villingen-Schwenningen 1999. In: RegioTrans 1999. S. 57–60. VBK-Registratur. Ordner Bibliographie II.

²⁹³² Lindemann, Thomas (Hrsg.): Bert E. A. Klag: Die Fünf. Versuch über eine Straßenbahn. Karlsruhe 2006.

Und: Adams, Karin: Straßenfeger. München 2003.

²⁹³³ Titel Adams, Karin: Straßenfeger. München 2003.

Einen weiteren wichtigen Bestandteil des KVV/VBK/AVG-Marketingkonzepts stellt die Traditionspflege auf der Schiene dar. Bereits in den frühen 1980er Jahren, als auf dem Netz der Deutschen Bundesbahn Dampfloks noch verboten waren,²⁹³⁴ führte die AVG regelmäßige Dampfzugfahrten in Zusammenarbeit mit den Ulmer Eisenbahnfreunden im Albatal durch.²⁹³⁵

Auch auf anderen Strecken, beispielsweise im Murgtal oder im Enztal, werden Fahrten mit historischen Fahrzeugen durchgeführt, sowohl mit Dampf als auch mit Diesel oder elektrischem Strom angetrieben.²⁹³⁶ Und in Zusammenarbeit mit dem Treffpunkt Schienennahverkehr bewahren die VBK einen Fuhrpark von historischen Straßenbahnfahrzeugen, halten diese fahrbereit und führen regelmäßige Fahrten im Straßenbahnnetz, zum Beispiel an den Adventssonntagen vor Weihnachten, durch.

5.5.6 Resümee KVV

Eine Besonderheit oder gar ein Alleinstellungsmerkmal des Karlsruher Modells ist der KVV nicht. Auch die Personalunion des Geschäftsführers von Verkehrsunternehmen, hier der VBK und der AVG als Verbundgeschäftsführer ist keine Seltenheit, wenn auch normalerweise eher bei Unternehmensverbänden üblich. Doch da der Eigentümer von VBK und AVG, die Stadt Karlsruhe, auch der größte Gesellschafter des KVV ist, ist diese Personalunion auch keine Besonderheit.

Eine Karlsruher Erfindung ist ein Verkehrsverbund auch nicht. Der KVV war eher, wenn man ganz West-Deutschland betrachtet, eine relativ späte Gründung. Und dass die Hardtbahn komplett vor Verbundgründung in Betrieb genommen wurde, zeigt ebenfalls, dass ein Verkehrsverbund für das Karlsruher Modell nicht die Voraussetzung war.

Dass die beteiligten von den Karlsruher Stadtbahnen bedienten Gebietskörperschaften in der Region im KVV zusammenarbeiten, erleichterte andererseits aber auch die Perfektionierung des Stadtbahn-Systems. Insofern war die Verbundgründung für die Entstehung und den Erfolg des Karlsruher Stadtbahnsystems sehr wohl von Bedeutung.

²⁹³⁴ Das Dampfloksverbot auf dem Netz der Deutschen Bundesbahn bestand von Oktober 1977 bis 1985. Vgl. <http://de.wikipedia.org/wiki/Dampfloksverbot>. Zugriff 31. Juli 2012.

²⁹³⁵ Zu diesem Zweck und zur Förderung der Eisenbahntradition im Allgemeinen ist die AVG seit etlichen Jahren mit 14 % am Stammkapital der UEF Eisenbahn-Verkehrsgesellschaft mbH, Ettlingen beteiligt.

Vgl. zum Beispiel Albatal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (Hrsg.): Allgeier, Jochen; Stämmeler, Horst: 2004. Mobilität verbindet. Geschäftsbericht der Albatal-Verkehrs-Gesellschaft mbH. Karlsruhe 2005. S. 35.

²⁹³⁶ Vgl. ebd. S. 4 bis 5 und 15.

Und für die Fahrgäste stellt der KVV, wie auch alle anderen Verbände, durch die Harmonisierung und Vereinfachung der Tarife, die Koordination und die Möglichkeit, mit nur einer Fahrkarte die Verkehrsmittel verschiedener Verkehrsunternehmen nutzen zu können, eine erhebliche Erleichterung, eine erhebliche Komfortverbesserung und damit einen Abbau der „Zugangshemmnisse“ des ÖPNV sicher und garantiert außerdem günstigere Preise als vor Einführung des Verbundes.

Alles dies sind auch Gründe für den Erfolg des Karlsruher Systems. Nicht zuletzt deswegen sind die Fahrgastzahlen seit der Verbundgründung stetig gestiegen.

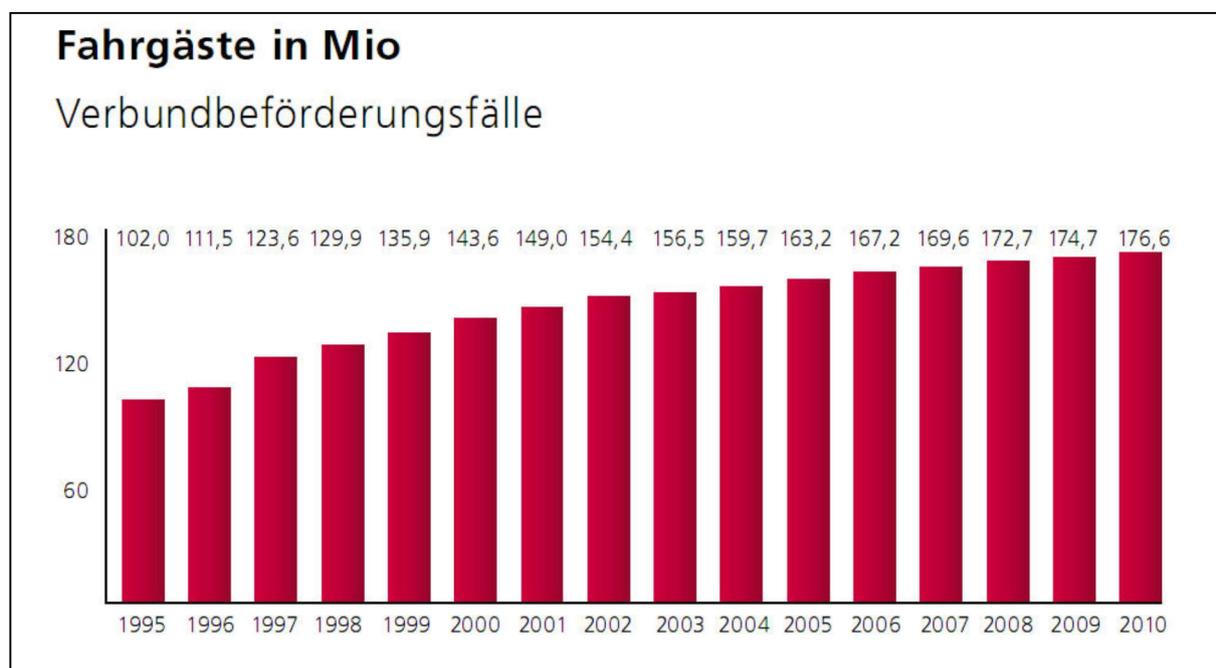


Abbildung 119: Fahrgastzahlentwicklung im KVV 1995 bis 2010²⁹³⁷

5.6 Die Stadtbahnlinien S3 Karlsruhe – Bruchsal und S9 Bruchsal – Bretten (– Mühlacker)

Die Planungen für die S3 Karlsruhe – Bruchsal und die S9 Bruchsal – Bretten wurden erst relativ spät aufgenommen: Im Mai 1989 wurde eine Arbeitsgruppe „ÖPNV zwischen

²⁹³⁷ Aus: Karlsruher Verkehrsverbund GmbH (Hrsg.): Allgeier, Jochen; Müller, Heiko; Müller, Andreas: Karlsruher Verkehrsverbund. Verbundbericht 2010. Karlsruhe 2011. S. 29.

Karlsruhe und Bruchsal“ gegründet,²⁹³⁸ 1990 gerieten die Planungen vorübergehend ins Stocken²⁹³⁹

Im November 1991 musste Landrat Ditteney den Weingartner Bürgermeister Klaus-Dieter Scholz vertrösten und um Verständnis bitten, dass trotz des Interesses des Landkreises, die Stadtbahn überall dort einzusetzen, wo dies sinnvoll sei,²⁹⁴⁰ „die Planungs- und Baukapazitäten für die Stadtbahn derzeit ausgelastet sind.“²⁹⁴¹

Im November 1992 wurden die Gespräche zwischen den Städten und Gemeinden sowie der AVG über die Stadtbahnlinien fortgeführt²⁹⁴² Auch wurden die Details der Planungen für eine S3 zwischen Karlsruhe und Bruchsal auf der Strecke der DB mit einer Ausschleifung durch Weingarten und für eine S9 zwischen Bruchsal und Bretten ausschließlich auf DB-Infrastruktur erstmals 1992 öffentlich erwähnt.²⁹⁴³

In der Folge wurde das Projekt weiter vorangetrieben. Am 2. März 1993 wurden die Pläne für die S9 im Gemeinderat in Gondelsheim präsentiert.²⁹⁴⁴ Außerdem wurden die Planungen im Rahmen eines gemeinsamen Weißbuchs von DB und AVG präzisiert und veröffentlicht.²⁹⁴⁵

Die zugehörigen Verträge wurden schließlich am 6. September 1993 in einem Stadtbahnwagen zwischen Bruchsal und Bretten unterschrieben.²⁹⁴⁶

²⁹³⁸ Vgl. Stadtwerke Karlsruhe – Verkehrsbetriebe – : Stammler, Horst: Aktenvermerk. Arbeitsgruppe ÖPNV zwischen Karlsruhe und Bruchsal. Karlsruhe, 08. Juni 1989. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/65.2. Stadtbahn zwischen Karlsruhe und Bruchsal/Bretten, Heft 1.

²⁹³⁹ Vgl. BNN: „Stillstand“. Karlsruhe, 28. November 1990. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/65.2. Stadtbahn zwischen Karlsruhe und Bruchsal/Bretten, Heft 1.

²⁹⁴⁰ Vgl. Landkreis Karlsruhe; Ditteney, Bernhard: Brief an den Weingartner Bürgermeister Klaus-Dieter Scholz: Stadtbahn. Ihr Schreiben AZ 115.5 vom 25.10.1991. Karlsruhe 12. November 1991. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/65.2. Stadtbahn zwischen Karlsruhe und Bruchsal/Bretten, Heft 1.

²⁹⁴¹ Zitat. ebd.

²⁹⁴² Vgl. Stadt Bruchsal, der Oberbürgermeister: Doll, Bernd: Brief an die Bürgermeister im Umkreis: Bruchsal, 19. Oktober 1992. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/65.2. Stadtbahn zwischen Karlsruhe und Bruchsal/Bretten, Heft 1.

²⁹⁴³ Vgl. Verkehrsbetriebe Karlsruhe; Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (Hrsg.): Stammler, Horst; Zimmermann, Werner: report '92. Karlsruhe 1993. S. 25.

²⁹⁴⁴ Vgl. Albtal-Verkehrs-Gesellschaft: Stadtbahn für Gondelsheim. Vorlage für den Gemeinderat Gondelsheim – Sitzung am 02. März 1993 um 18.00 Uhr -. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/65.2. Stadtbahn zwischen Karlsruhe und Bruchsal/Bretten, Heft 1.

²⁹⁴⁵ Vgl. Verkehrsverbund Karlsruhe i. Gr. (Hrsg.): Drechsler, Georg; Bickelhaupt, Reinhard; in der Beek, Martin; Häfele, Hans-Herwig (Bearbeiter): Stadtbahnbetrieb Karlsruhe – Bruchsal, Bruchsal – Bretten. Karlsruhe 1993. S. 6 f.

²⁹⁴⁶ Vgl. Verkehrsbetriebe Karlsruhe; Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (Hrsg.): Stammler, Horst; Zimmermann, Werner: report '93. Karlsruhe 1994. S. 7.

In seiner Ansprache wies der Karlsruher Oberbürgermeister Seiler dabei auf ein Novum hin: Zum ersten Mal würden zwei neue Stadtbahnstrecken vereinbart, für die kein Meter neues Gleis verlegt würde.²⁹⁴⁷

5.6.1 Die S3 Karlsruhe – Bruchsal

Als die 1992 die Planungen für die damalige S3 (heute S31/S32) Karlsruhe – Bruchsal²⁹⁴⁸ publiziert wurden,²⁹⁴⁹ war diese eigentlich nur als „Vorlaufbetrieb“ geplant.²⁹⁵⁰

Später, so war geplant, sollte auch die Linie aus Bruchsal direkt in die Stadt geführt und an das Karlsruher Straßenbahnnetz angeschlossen werden. Dabei war geplant, die Stadtbahn zunächst über die Güterbahn und anschließend den alten Güterbahnhof,²⁹⁵¹ d. h. entlang der heutigen Ludwig-Erhard-Allee (früher „östliche Kriegsstraße“) weiter über den Mendelssohnplatz mit dem Straßenbahnnetz zu verknüpfen und möglicherweise über die Kriegsstraße in die Stadt zu führen. Doch auch dieses Provisorium der Streckenführung über die Bundesbahntrasse erwies sich als dauerhaft, und die direkte Innenstadtanbindung wurde aus mehreren Gründen nicht umgesetzt. Der Wechselverkehr auf der S4 aus Richtung Bretten zwischen Eilzügen direkt zum Karlsruher Hauptbahnhof und Regelzügen durch die Karlsruher Fußgängerzone und dann weiter zum Hauptbahnhof war zugunsten einer vollständigen Führung der Linie über den Marktplatz aufgegeben worden. Die S5 aus Richtung Pforzheim fährt durch die Kaiserstraße und dann, ohne den Hauptbahnhof anzufahren, weiter Richtung Knielingen / Wörth. Deswegen wurde die S31/S32 als schnelle Verbindung zwischen Karlsruhe-Durlach Bf. und dem Karlsruher Hauptbahnhof zur

²⁹⁴⁷ Vgl. Albtal-Verkehrs-Gesellschaft an Dezernat I: Unterzeichnung der Verträge für die Stadtbahn Karlsruhe – Bruchsal bzw. Bruchsal – Bretten am 06. September 1993. Hier: Stichworte für die kurze Ansprache von Oberbürgermeister Prof. Dr. Seiler. S. 1. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/65.2. Stadtbahn zwischen Karlsruhe und Bruchsal/Bretten, Heft 1.

²⁹⁴⁸ Mit der Betriebsaufnahme der S-Bahn Rhein-Neckar durch die DB Regio im Jahr 2005 musste die AVG die Linienbezeichnung S3 abgeben und die Stadtbahnlinie Karlsruhe – Bruchsal – Menzingen in S32 umbenennen. Innerhalb der Verkehrsverbünde KVV und VRN wird nunmehr die Linie der S-Bahn Rhein-Neckar Karlsruhe – Heidelberg als S3 bezeichnet. Die Stadtbahnlinie Karlsruhe – Bruchsal – Odenheim behielt ihren Namen S31.

²⁹⁴⁹ Vgl. Verkehrsbetriebe Karlsruhe; Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (Hrsg.): Stammler, Horst; Zimmermann, Werner: report '92. Karlsruhe 1993. S. 25.

²⁹⁵⁰ Vgl. Entwurf einer Vorlage des Dezernats L03 an den Verwaltungsausschuss des Landkreises Karlsruhe für die Sitzung am 27. Januar 1994. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/65.3 BMO-Bahnen.

²⁹⁵¹ Dieser befand sich auf dem Areal südlich der heutigen Ludwig-Erhard-Allee (der damaligen östlichen Kriegsstraße), auf dem jetzt der neue Karlsruher Stadtteil Süd-Ost-Stadt entsteht bzw. sich befindet. (Dort wo sich heute das Scheck-in-Center und die psd-Bank befinden, die heutige Ludwig-Erhard Allee entlang bis zum Gelände des damaligen Bundesbahnausbesserungswerkes (AW) Interview Carsten Strähle am 24. Juni 2012.

Taktverdichtung und Kapazitätserweiterung benötigt und auf der DB-Strecke belassen.²⁹⁵² Außerdem verliefen beide in Karlsruhe infrage kommenden Linienführungen zum Hauptbahnhof, sowohl durch die Rüppurrer als auch durch die Ettlinger Straße, über den bezüglich seiner Kapazität kritischen Knotenpunkt Poststraße, was die Fahrtzeit weiter verlängert hätte. Auch hätte die Tatsache, dass ein Bauwerk zu errichten wäre, um die DB Hauptstrecke Karlsruhe – Mannheim höhenfrei zu kreuzen,²⁹⁵³ die Maßnahme relativ teuer werden lassen. Hinzu kam, dass die standardisierte Bewertung der Baumaßnahme Kriegsstraße zu schlecht war und der Individualverkehr auf dem Mendelssohnplatz nicht durch eine zusätzliche Querung belastet werden sollte. Und der Anteil der Fahrgäste aus Richtung Bruchsal direkt in die Karlsruher City schien im Verhältnis zu denen mit Ziel Hauptbahnhof zu gering.²⁹⁵⁴

Die notwendige Trasse wurde jedoch bis heute freigehalten, somit könnte die direkte Einführung der S31/S32 bei Bedarf noch realisiert werden.²⁹⁵⁵

Es wurde außerdem erwogen, mit Ausschleifungen in Weingarten und Bruchsal diese Orte besser zu erschließen.²⁹⁵⁶ Doch auch diese Pläne wurden bislang nicht umgesetzt. In Bruchsal waren sowohl die Verwaltung als auch der Gemeinderat gegen den Bau, auch da sie die Kosten fürchteten. In Weingarten war die Gemeinde mit der von der AVG geplanten Trassenführung nicht einverstanden.²⁹⁵⁷

Betrieblich war geplant, dass die DB-Züge durch die AVG-Stadtbahnen ergänzt werden sollten,²⁹⁵⁸ wodurch „in der Verbindung Karlsruhe – Bruchsal nahezu ein Zehn-Minuten-Takt entstand, was einer Bedienungshäufigkeit wie bei der Straßenbahn“²⁹⁵⁹ entspricht. Das Fahrplankonzept sah den Halt aller Nahverkehrszüge der DB und der Stadtbahnen an den Stationen Weingarten und Untergrombach vor, die Eilzüge der DB sollten zwischen

²⁹⁵² Interview mit Martin in der Beek am 24. Februar 2011. Und Interview mit Dr. Reinhard Bickelhaupt am 12. und am 16. Juli 2012.

²⁹⁵³ Interview mit Dr. Reinhard Bickelhaupt am 12. und am 16. Juli 2012.

²⁹⁵⁴ Interview Carsten Strähle am 24. Juni 2012.

²⁹⁵⁵ Interview mit Dr. Reinhard Bickelhaupt am 12. und am 16. Juli 2012.

²⁹⁵⁶ Vgl. Verkehrsbetriebe Karlsruhe; Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (Hrsg.): Stammler, Horst; Zimmermann, Werner: report '92. Karlsruhe 1993. S. 25.

²⁹⁵⁷ Interview mit Dr. Reinhard Bickelhaupt am 12. und am 16. Juli 2012.

²⁹⁵⁸ Vgl. Verkehrsverbund Karlsruhe i. Gr. (Hrsg.): Drechsler, Georg; Bickelhaupt, Reinhard; in der Beek, Martin; Häfele, Hans-Herwig (Bearbeiter): Stadtbahnbetrieb Karlsruhe – Bruchsal, Bruchsal – Bretten. Karlsruhe 1993. S. 15.

²⁹⁵⁹ Zitat ebd. S. 15.

Karlsruhe und Bruchsal nicht halten.²⁹⁶⁰ Heute²⁹⁶¹ halten bis auf ganz wenige Ausnahmen die DB-S-Bahnen der Linie S3 Karlsruhe – Heidelberg nicht mehr zwischen Karlsruhe-Durlach und Bruchsal Bahnhof, auch auf dieser Strecke wird die Erschließung der kleineren Orte durch die AVG-Stadtbahnen vorgenommen.

Wegen des vorhandenen dichten Zugverkehrs – neben den Stadtbahnen und den Zügen der DB im Nahverkehr noch die Züge des Fernverkehrs und zahlreiche Güterzüge²⁹⁶² – konnte nur ein zusätzlicher Haltepunkt, Bruchsal Gewerbliches Bildungszentrum (GBZ), gebaut werden.²⁹⁶³ Für die bestehenden Haltepunkte in Weingarten und Untergrombach war lediglich eine Modernisierung und Renovierung geplant.²⁹⁶⁴

Die Investitionskosten für den Stadtbahnbetrieb, für Fahrzeuge und den Haltestellenneu- und -umbau wurden nach dem GVFG mit 50 % (Fahrzeuge) bzw. 85 % (Haltestellen) gefördert. Die verbleibenden Komplementärkosten von 50 % bzw. 15 % wurden jeweils zur Hälfte vom Landkreis Karlsruhe und den bedienten Gemeinden getragen.²⁹⁶⁵ Anders als beim Bau beispielsweise der Albtalbahn beteiligte sich demzufolge die Stadt Karlsruhe finanziell nicht mehr an den Kosten für diesen Teil des Ausbaus des Systems.

Insgesamt wurden für die beiden Strecken zusammen 37,3 Mio. DM veranschlagt, wovon nach GVFG 22,2 Mio. DM von Bund und Land zu zahlen waren. Von diesen 37 Mio. DM waren allein 27 Mio. DM für zusammen sechs Zweisystem-Stadtbahnwagen zu 4,5 Mio. DM pro Stück zu finanzieren.²⁹⁶⁶

5.6.2 Die S9 Bruchsal – Bretten (– Mühlacker)

Die S9 Bruchsal – Bretten nimmt innerhalb des Karlsruher Stadtbahnsystems insofern eine Sonderstellung ein, da sie die einzige Tangentiallinie ist und nicht direkt in eines der Oberzentren Karlsruhe, Pforzheim oder Heilbronn führt, sondern die beiden Mittelzentren Bruchsal und Bretten miteinander verbindet.

²⁹⁶⁰ Vgl. ebd. S. 18 bis 19.

²⁹⁶¹ D. h. 2011.

²⁹⁶² Die Strecke Karlsruhe – Bruchsal – Heidelberg ist wie die parallele Strecke Karlsruhe – Mannheim ein Teil der wichtigen europäischen Nord-Süd Verbindungen zwischen Genua und Rotterdam bzw. Hamburg.

²⁹⁶³ Vgl. Verkehrsverbund Karlsruhe i. Gr. (Hrsg.): Drechsler, Georg; Bickelhaupt, Reinhard; in der Beek, Martin; Häfele, Hans-Herwig (Bearbeiter): Stadtbahnbetrieb Karlsruhe – Bruchsal, Bruchsal – Bretten. Karlsruhe 1993. S. 22 und 24.

²⁹⁶⁴ Vgl. ebd. S. 22 bis 23.

²⁹⁶⁵ Vgl. ebd. S. 36 ff.

²⁹⁶⁶ Vgl. ebd. S. 35 bis 38.

Erste Forderungen, auch diese Relation in das Stadtbahnnetz zu integrieren, wurden erst verhältnismäßig spät, ab 1990, geäußert.²⁹⁶⁷ Bereits 1993 legte die AVG im Rahmen eines Weißbuchs Pläne vor,²⁹⁶⁸ außerdem wurden die Planungen mit den beteiligten Gebietskörperschaften abgestimmt, sodass nach Zustimmung aller notwendiger Institutionen der anliegenden Gebietskörperschaften zu dem Konzept im Spätsommer 1993 der Vertrag über die S9 abgeschlossen werden konnte.²⁹⁶⁹

Auch auf dieser Relation sollten nach dem geplanten Konzept DB-Züge und AVG-Stadtbahnzüge im Wechsel auf einer Infrastruktur der DB fahren.²⁹⁷⁰

Innerhalb von Bruchsal sollte die Erschließung verbessert werden, indem die für die Stadtbahn Richtung Kraichtal und Katzbachtal geplante Ausschleifung aus dem bestehenden DB-Netz durch die Bruchsaler Innenstadt auch mit der S9 befahren werden sollte.²⁹⁷¹ Immerhin wurden aber innerhalb der Kernstadt von Bruchsal an der Strecke der S9 von der AVG zwei neue Haltepunkte gebaut: Bruchsal Tunnelstraße, mit dem neben der Bruchsaler Innenstadt ein Neubaugebiet südlich der Bahnstrecke erschlossen wird, und Bruchsal Ost, heute Bruchsal Schlachthof, zur Erschließung des östlichen Stadtgebiets von Bruchsal.²⁹⁷²

Insgesamt liegen zwischen dem Anfangspunkt Bruchsal Bahnhof und dem Endpunkt Bretten Bahnhof acht weitere Stationen an dem rund 16 km langen Streckenabschnitt, von denen von der AVG inklusive den beiden Bruchsaler Haltepunkten fünf neu gebaut und drei bestehende renoviert wurden.²⁹⁷³

²⁹⁶⁷ Vgl. Stadt Bretten; Metzger, Paul (Hrsg.): Braun, Ulrich: Melanchtonstadt Bretten. Beiträge zur Stadtentwicklung. Band 1: Der Bau, die Bedeutung und die Auswirkungen der Stadtbahn auf die Stadtentwicklung von Bretten. Bretten 2006. S. 7.

²⁹⁶⁸ Vgl. Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH, Bundesbahndirektion Karlsruhe (Herausgeber); Drechsler, Georg, Bickelhaupt, Reinhard; in der Beek, Martin; Pastorini, Willy.; Häfele, Hans-Herwig (Bearbeiter): Konzept für den Schienenpersonennahverkehr in der Region Karlsruhe. Karlsruhe 1993. S. 85 f.

²⁹⁶⁹ Vgl. Stadt Bretten; Metzger, Paul (Hrsg.): Braun, Ulrich: Melanchtonstadt Bretten. Beiträge zur Stadtentwicklung. Band 1: Der Bau, die Bedeutung und die Auswirkungen der Stadtbahn auf die Stadtentwicklung von Bretten. Bretten 2006. S. 7 f.

²⁹⁷⁰ Vgl. Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH, Bundesbahndirektion Karlsruhe (Herausgeber); Drechsler, Georg, Bickelhaupt, Reinhard; in der Beek, Martin; Pastorini, Willy.; Häfele, Hans-Herwig (Bearbeiter): Konzept für den Schienenpersonennahverkehr in der Region Karlsruhe. Karlsruhe 1993. S. 85 f.

²⁹⁷¹ Vgl. ebd. S. 85 f.

²⁹⁷² Vgl. Verkehrsverbund Karlsruhe i. Gr. (Hrsg.): Drechsler, Georg; Bickelhaupt, Reinhard; in der Beek, Martin; Häfele, Hans-Herwig (Bearbeiter): Stadtbahnbetrieb Karlsruhe – Bruchsal, Bruchsal – Bretten. Karlsruhe 1993. S. 25.

²⁹⁷³ Vgl. ebd. S. 25 ff.

Dabei war betrieblich im Detail folgendes vorgesehen: Die DB-Züge sollten mit hoher Geschwindigkeit von Heidelberg über Bruchsal und Bretten nach Stuttgart fahren und dabei zwischen Bruchsal Bahnhof und Bretten Bahnhof nicht halten. Die Erschließung der Fläche sollte die AVG mit den Stadtbahnen der Linie S9 vornehmen, die an allen vorhandenen Stationen halten sollten. Die DB stellte 1993 den Personenverkehr auf der Strecke Bruchsal – Bretten ab 19 Uhr ein, am Wochenende wurde ab Samstagmittag gar nicht mehr gefahren. Um diese Situation zu verbessern, sollten die AVG-Züge auch auf dieser Strecke abends bis gegen Mitternacht und auch am Wochenende fahren.²⁹⁷⁴

Zur betrieblichen Optimierung der Umläufe, mit dem Ziel, so wenig Fahrzeuge wie möglich für einen möglichst guten Fahrplan einzusetzen, bediente die AVG die Strecke in der Regel in Dreieckskursen: die Bahnen fuhren von Karlsruhe nach Bruchsal, von dort weiter nach Bretten bis Bretten-Gölshausen und von dort zurück nach Karlsruhe und umgekehrt.²⁹⁷⁵

Der Kreistag des Landkreises Karlsruhe hatte dieses Konzept, ausdrücklich als Vorlaufbetrieb, in seiner Sitzung am 24. Juni 1993 verabschiedet, sodass es pünktlich zum Verbundstart im Rahmen des Fahrplanwechsels am 29. Mai 1994 umgesetzt werden konnte.²⁹⁷⁶

Die finanzielle Grundlage für diesen Verkehr – wie auch für alle anderen bestehenden und zukünftigen Verkehre der AVG und der VBK im Landkreis Karlsruhe – stellte ein Vertrag zwischen der Stadt Karlsruhe und dem Landkreis Karlsruhe vom 7./8. September 1993 dar, in dem der Landkreis Karlsruhe ab dem 1. Januar 1993 die „Angebots- und Finanzverantwortung im ÖPNV übernommen“²⁹⁷⁷ hatte. In diesem Vertrag war zwischen der Stadt Karlsruhe und dem Landkreis Karlsruhe geregelt worden, dass der Landkreis Karlsruhe der Stadt Karlsruhe alle Defizite auszugleichen hatte, die die Verkehrsunternehmen der Stadt, d. h. VBK und AVG, mit Verkehren im Landkreis Karlsruhe erwirtschafteten.²⁹⁷⁸

Für die DB bot dieses Konzept aus der damaligen Sicht den Vorteil, dass auch auf dieser Strecke die langsameren Züge mit vielen Zwischenhalten und somit relativ hohen Kosten an

²⁹⁷⁴ Vgl. ebd. S. 15 ff.

²⁹⁷⁵ Vgl. ebd. S. 16.

²⁹⁷⁶ Vgl. Entwurf einer Vorlage des Dezernats L03 an den Verwaltungsausschuss des Landkreises Karlsruhe für die Sitzung am 27. Januar 1994. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/65.3 BMO-Bahnen. S. 2

²⁹⁷⁷ Zitat ebd. S. 1

²⁹⁷⁸ Vgl. Ditteney, Bernhard: Die ÖPNV-Finanzierung im Landkreis Karlsruhe. Betriebskostenunterdeckung und Gemeindebeteiligung. S. 52 und 54. In: Landkreisnachrichten Baden-Württemberg 1997, ohne Heftnummer. Stuttgart 1997. S. 52–54.

die AVG abgegeben werden konnten. Ebenfalls um Geld zu sparen, gab die DB die Haltepunkte und Stationen entlang der bestehenden DB Strecke an die AVG als neuem Infrastrukturbetreiber ab, denn es gab damals noch kein Stationspreissystem, durch das die DB ihre Kosten für den Betrieb der Stationen refinanzieren konnte.²⁹⁷⁹

Dies gab der AVG die Gelegenheit, die Stationen in relativ kurzer Zeit zu renovieren und auf Stadtbahnstandard umzubauen. Außerdem baute die AVG auch an dieser Strecke zusätzliche neue Haltepunkte, um die Wege zur Bahn zu verkürzen.²⁹⁸⁰ Da relativ wenige und nicht sehr aufwendige Baumaßnahmen notwendig waren, konnten die Stadtbahnstrecken S3 Karlsruhe – Bruchsal und S9 Bruchsal – Bretten wie geplant bereits zur Gründung des Karlsruher Verkehrsverbundes (KVV) am 29. Mai 1994 in Betrieb genommen werden.²⁹⁸¹

Für Bretten hat die S9 eine doppelte Bedeutung. Einerseits bringt sie aus der nordwestlichen Richtung, insbesondere auch aus dem Brettener Stadtteil Diedelsheim Fahrgäste, zum Beispiel Arbeitnehmer und Schüler, aber auch im Freizeit und Versorgungsverkehr, in die Innenstadt, andererseits wird durch sie, wie von dem langjährigen Brettener Oberbürgermeister Paul Metzger angestrebt,²⁹⁸² Bretten nicht nur zu einer Durchgangsstation, sondern zu einem Drehkreuz des Stadtbahnnetzes.²⁹⁸³ Denn ab 1995 wurden die Planungen für eine Verlängerung der S9 Richtung Südosten nach Mühlacker intensiviert, wodurch der Bahnhof Bretten zu einem echten Stadtbahnkreuz wurde.²⁹⁸⁴

Als 1998 die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) den Nahverkehr auf der Relation Heidelberg – Bruchsal – Bretten – Mühlacker – Stuttgart umstrukturieren und vor allem zur Verringerung der Gesamtreisezeit weitere Haltepunkte nicht mehr anfahren lassen wollte, gab dieses der Stadtbahnverlängerung von Bretten Richtung Mühlacker neuen

²⁹⁷⁹ Auch die beiden Bahnhöfe Weingarten und Untergrombach an der Strecke Karlsruhe – Bruchsal wurden aus diesem Grund an die AVG übergeben.

²⁹⁸⁰ Vgl. Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (Hrsg.): Bindewald, Klaus: Die Albtal-Verkehrsgesellschaft. Weltweit vorbildliches Nahverkehrssystem. Heidelberg – Ubstadt-Weiher – Basel 2007. S. 74.

²⁹⁸¹ Vgl. ebd. S. 74.

²⁹⁸² Vgl. Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH: Ludwig, Dieter: Brief an Stadt Bretten, Oberbürgermeister Paul Metzger: „Weiterer Ausbau des Stadtbahnnetzes im Raum Bretten. Karlsruhe, 22. März 1996. Bretten. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/60.6.2 Gemeinschaftsbetrieb Stadtbahn – DB / Strecke Bereich Bretten. Heft 1.

²⁹⁸³ Vgl. Stadt Bretten; Metzger, Paul (Hrsg.): Braun, Ulrich: Melanchtonstadt Bretten. Beiträge zur Stadtentwicklung. Band 1: Der Bau, die Bedeutung und die Auswirkungen der Stadtbahn auf die Stadtentwicklung von Bretten. Bretten 2006. S. 11.

²⁹⁸⁴ Vgl. ebd. S. 11.

Auftrieb, sodass ab dem 30. Mai 1999 die S9 tatsächlich über Bretten hinaus bis Mühlacker verlängert wurde.²⁹⁸⁵

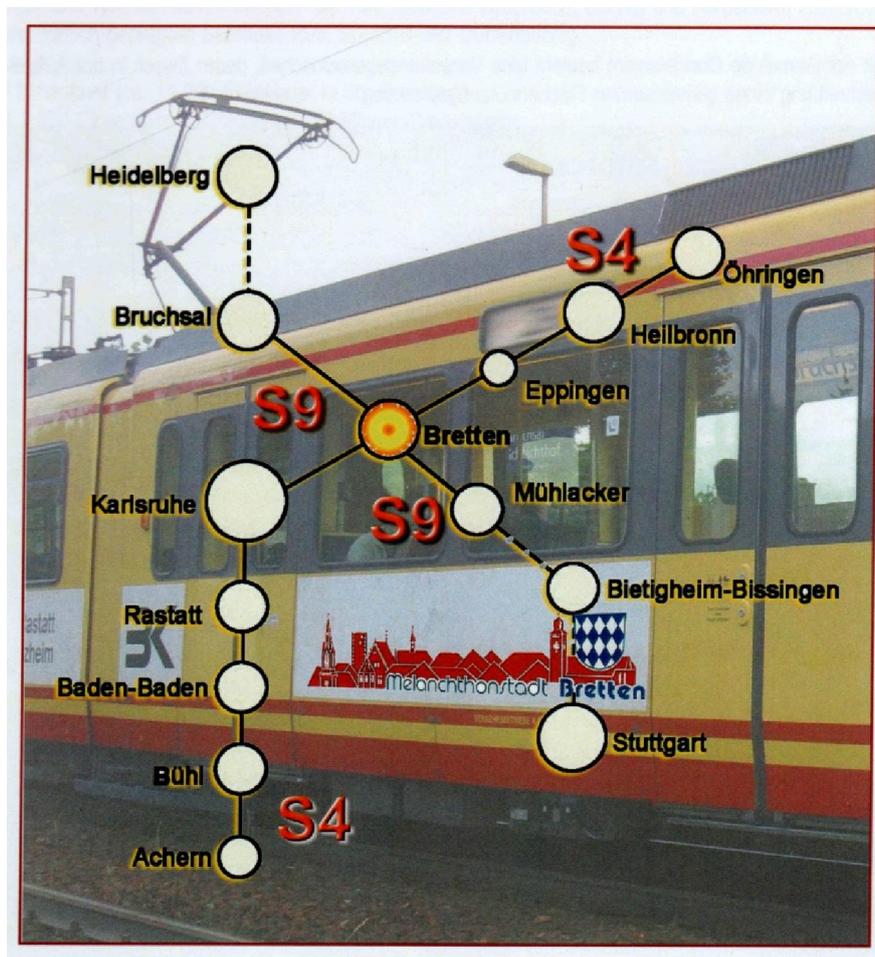


Abbildung 120: „Stadtbahnkreuz Bretten“²⁹⁸⁶

Auch an der Finanzierung dieses Stadtbahnverkehrs beteiligte sich die Stadt Bretten als Anlieger. Der Brettener Gemeinderat beschloss, für die Beschaffung der Fahrzeuge und den Bau weiterer Haltestellen einen Betrag von zusammen rund 750.000 DM zur Verfügung zu stellen.²⁹⁸⁷

Für diese Verkehrsrelation gaben die DB-Regio und die AVG ein gemeinsames Angebot ab. Dieses Angebot sah vor, dass die S5 als DB-Verkehr über Pforzheim hinaus in östlicher Richtung über Mühlacker und Vaihingen (Enz) bis Bietigheim-Bissingen verlängert werden sollte und dass die AVG die S9 in südöstlicher Richtung über Bretten hinaus bis Mühlacker

²⁹⁸⁵ Vgl. ebd. S. 11.

²⁹⁸⁶ Aus: Stadt Bretten; Metzger, Paul (Hrsg.): Braun, Ulrich: Melanchtonstadt Bretten. Beiträge zur Stadtentwicklung. Band 1: Der Bau, die Bedeutung und die Auswirkungen der Stadtbahn auf die Stadtentwicklung von Bretten. Bretten 2006. S. 1.

²⁹⁸⁷ Vgl. ebd. S. 11.

fährt. Dadurch wurden auch die Brettener Ortsteile Rechberg und Ruit an das Stadtbahnnetz angeschlossen. Anschließend verlassen die Bahnen den Landkreis Karlsruhe und fahren in den Enzkreis ein; nicht nur deswegen ist der Streckenabschnitt eher zum Pforzheimer als zum Karlsruher Verkehrsgebiet zu zählen.

Da sich durch die Bahnreform bezüglich der Infrastruktur die gesetzlichen Regelungen geändert hatten, konnte ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen für das Halten an Stationen nunmehr Gebühren erheben. Die DB²⁹⁸⁸ war daher nicht mehr bereit, die Stationen entlang der Strecke Bretten – Mühlacker an die AVG zur Renovierung und zum Betrieb abzugeben, sondern wollte sie selbst betreiben.

Auch neu zu bauende zusätzliche Stationen wollte die DB selber errichten. 2002 konnten zwei neue Haltepunkte auf Brettener Gemarkung, Ruit und Rechberg,²⁹⁸⁹ sowie später, 2004, Ölbronn-Dürrn und 2005 Knittlingen-Kleinvillars in Betrieb genommen werden.²⁹⁹⁰

Eine Zeit lang war auch erwogen worden, die vorhandene Stichstrecke Maulbronn-West – Maulbronn Stadt mit der Stadtbahn anzufahren, dort Kopf zu machen und wieder zurück auf die DB-Strecke zu fahren und die Fahrt anschließend Richtung Bretten bzw. Mühlacker fortzusetzen. Diese Pläne wurden jedoch aus Kostengründen nicht umgesetzt. Die Strecke Maulbronn-West – Maulbronn Stadt befindet sich bis heute in einem so schlechten Zustand, dass für einen regelmäßigen Stadtbahnverkehr die Strecke nahezu komplett neu zu bauen wäre. Außerdem wären die Fahr- bzw. Reisezeiten verlängert worden.

5.7 Die weitere Expansion der Karlsruher Stadtbahn

Nach der dreifachen Inbetriebnahme der beiden S5-Abschnitte Karlsruhe – Pforzheim und Karlsruhe – Wörth sowie der S2 nach Stutensee-Blankenloch war das Karlsruher Modell fast zu einem Selbstläufer geworden.

Die Vorgehensweise war stets eine zwischen AVG und den Gebietskörperschaften vor Ort abgestimmte Planung, im Allgemeinen verbunden mit zahlreichen „Auftritten“ von Ludwig,

²⁹⁸⁸ D. h. in diesem Fall die DB Station & Service AG

²⁹⁸⁹ Vgl. Stadt Bretten; Metzger, Paul (Hrsg.): Braun, Ulrich: Melanctonstadt Bretten. Beiträge zur Stadtentwicklung. Band I: Der Bau, die Bedeutung und die Auswirkungen der Stadtbahn auf die Stadtentwicklung von Bretten. Bretten 2006. S. 11.

²⁹⁹⁰ Vgl. Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (Hrsg.): Bindewald, Klaus: Die Albtal-Verkehrs-Gesellschaft. Weltweit vorbildliches Nahverkehrssystem. Heidelberg – Ubstadt-Weiher – Basel 2007. S. 74.

Lorenz und Bickelhaupt in Kreistags- und Gemeinderatssitzungen²⁹⁹¹ sowie in Informationsveranstaltungen für die Bürger. Erster Schritt der Umsetzung war der Abschluss einer Grundsatzvereinbarung mit den bedienten Gebietskörperschaften über die Finanzierung, insbesondere die nicht vom GVFG getragene Komplementärfinanzierung: 15 % für die Streckeninfrastruktur, 50 % für die benötigten Fahrzeuge. Es folgte der Um- oder Neubau der Strecke. Der nächste Schritt war die Festlegung eines kundenorientierten Fahrplankonzepts in Absprache mit dem Land und den Gebietskörperschaften, gefolgt vom Abschluss eines Verkehrsvertrags mit dem Land als Aufgabenträger, ggf. von den bedienten Gebietskörperschaften mit unterzeichnet. Am Ende stand die feierliche Eröffnung der Stadtbahn, begleitet von einer offensiven Werbekampagne und einer Ausflugsbroschüre über die neue Strecke und ihre Umgebung.

Dabei stand immer die Kundenorientierung im Vordergrund. Wobei unter Kunden die Endkunden, d. h. die Fahrgäste, ebenso verstanden wurden wie im Vorfeld die „Großkunden“, also die Verwaltungen der Gebietskörperschaften, der Landkreise, der Städte und der Gemeinden.

Das brachte sehr viel Arbeit für die Mitarbeiter von AVG und VBK, war nun aber keine Neuentwicklung oder gar Sensation mehr.

Nach und nach wurden auch Gebiete angeschlossen, die eigentlich nicht mehr zur Region Karlsruhe, sondern zu Regionen mit eigenen Mittel- oder Oberzentren gehören: so die S5 Pforzheim – Bietigheim-Bissingen, die S6 auf der Enztalbahn Pforzheim – Bad Wildbad, die S4-Verlängerung Richtung Osten nach Eppingen, Heilbronn und Öhringen sowie die S4 zwischen Bühl und Achern. Auch die S9 zwischen Bretten und Mühlacker stellt einen solchen Fall dar.

5.7.1 Die S41 Karlsruhe – Rastatt – Freudenstadt (– Eutingen im Gäu)

Eine Ausnahme von dieser „Serienfertigung“ stellt vielleicht die Murgtalbahn dar. Nicht politisch und nicht im Verhältnis zu den Gebietskörperschaften, aber betrieblich, technisch und vor allem emotional.

²⁹⁹¹ Vgl. Verkehrsbetriebe Karlsruhe; Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (Hrsg.): Stammler, Horst: report '90. Karlsruhe 1991. S. 19.

Der Bau der Eisenbahnstrecke im Murgtal war von den Differenzen der badischen und der württembergischen Regierung geprägt und erstreckte sich auch deswegen über einen Zeitraum von insgesamt 59 Jahren.²⁹⁹²

Die ersten Wünsche, eine Eisenbahn im Murgtal zu bauen, waren im Jahr 1858 geäußert worden.²⁹⁹³ Zehn Jahre später, 1868, wurde auf badischer Seite bei Kuppenheim mit dem Bau der Strecke begonnen.²⁹⁹⁴ Bereits ein Jahr später, am 31. Mai 1869 konnte der Streckenabschnitt Rastatt – Gernsbach in Betrieb genommen werden.²⁹⁹⁵ Der Bau der nächsten fünf Streckenkilometer von Gernsbach bis Weisenbach dauerte erheblich länger, erst 1894 wurde er eröffnet.²⁹⁹⁶ Sieben weitere Jahre später, 1901, nahm die württembergische Staatsbahn auf ihrem ersten Streckenabschnitt zwischen Freudenstadt und Klosterreichenbach den Eisenbahnbetrieb auf.²⁹⁹⁷ Die beiden nächsten Streckenabschnitte wurden wieder in Baden fertiggestellt, 1910 Weisenbach – Forbach und 1915 Forbach – Raumünzach. Erst weitere 13 Jahre später, 1928, konnte die verbleibende Lücke zwischen Raumünzach und Klosterreichenbach geschlossen werden.²⁹⁹⁸

Die Murgtalbahn löste das Albtal als Ludwigs Lieblingsstrecke ab.²⁹⁹⁹ Bereits im Studium, so sagte er, hatte er die raue Schönheit des Murgtals kennengelernt,³⁰⁰⁰ und als sich die Chance zur Übernahme der Strecke bot, griff er zu.

²⁹⁹² Vgl. Vorwort von Dieter Ludwig. In: Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (Hrsg.): Scherff, Klaus: Die Murgtalbahn: Von den Anfängen bis heute. 75 Jahre durchgehender Eisenbahnverkehr von Rastatt nach Freudenstadt. Heidelberg – Ubstadt-Weiher – Basel 2003. S. 9.

²⁹⁹³ Vgl. Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (Hrsg.): Scherff, Klaus: Die Murgtalbahn: Von den Anfängen bis heute. 75 Jahre durchgehender Eisenbahnverkehr von Rastatt nach Freudenstadt. Heidelberg – Ubstadt-Weiher – Basel 2003. S. 14.

²⁹⁹⁴ Vgl. ebd. S. 16.

²⁹⁹⁵ Vgl. ebd. S. 18.

²⁹⁹⁶ Vgl. ebd. S. 18.

²⁹⁹⁷ Vgl. ebd. S. 18.

²⁹⁹⁸ Vgl. ebd. S. 18.

²⁹⁹⁹ Vgl. Handelsblatt: Krummheuer, Eberhard: Immer vorneweg. Düsseldorf 25. März 2004.

³⁰⁰⁰ Interview mit Dieter Ludwig am 19. Februar 2008.



Abbildung 121: Stadtbahnzug im Murgtal³⁰⁰¹

Noch 1991 jedoch beschäftigte sich die AVG zumindest offiziell noch nicht mit der Murgtalbahn; sie verkündete, man plane derzeit nur eine Stadtbahn von Karlsruhe nach Rastatt.³⁰⁰²

Mitte 1992 zeigten sich, vor allem angesichts von Rückbauplänen der DB,³⁰⁰³ die Gemeinden im unteren Murgtal daran interessiert, die Stadtbahn über Rastatt hinaus ins Murgtal weiterzuführen.³⁰⁰⁴ Im Dezember 1992 bekundete der Oberbürgermeister der Stadt Freudenstadt, Erwin Reichert, sein Interesse, die Stadtbahn nicht nur in das untere Murgtal, sondern bis nach Freudenstadt zu führen.³⁰⁰⁵ Zunächst wurde jedoch nur geplant, die

³⁰⁰¹ Archiv AVG.

³⁰⁰² Vgl. Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH: Stammeler, Horst: Brief an Micheal Werner. Murgtalbahn. Karlsruhe, 18. Januar 1991. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/59.7.3. Stadtbahn/Murgtal. Heft 1.

³⁰⁰³ Vgl. Verkehrsministerium Baden-Württemberg: Brief an Oberbürgermeister Michael Schulz, Gaggenau. Rückbau der Infrastruktur am Bahnhof Kuppenheim. Stuttgart 05. August 1992. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/59.7.3. Stadtbahn/Murgtal. Heft 1

³⁰⁰⁴ Vgl. Stadt Gaggenau; der Oberbürgermeister: Schulz, Michael: Brief an Dieter Ludwig: Gaggenau, 30. Juni 1993. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/59.7.3. Stadtbahn/Murgtal. Heft 1

³⁰⁰⁵ Vgl. Stadt Freudenstadt; der Oberbürgermeister: Reichert, Erwin: Brief an Dieter Ludwig: Freudenstadt, 07. Dezember 1992. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/59.7.3. Stadtbahn/Murgtal. Heft 1

Murgtalbahn in zwei Etappen zunächst bis Gernsbach, im zweiten Bauabschnitt bis Forbach zu elektrifizieren, zu modernisieren und auf Stadtbahnbetrieb umzustellen.³⁰⁰⁶

Doch waren diese Pläne nur vorläufiger Natur. Im Mai 1994 machten Bürgermeister aus den Murgtalgemeinden im Landkreis Freudenstadt eine Probefahrt mit einem Zweisystem-Stadtbahnwagen, um sich über das Nahverkehrsmodell zu informieren.³⁰⁰⁷ Treibende Kraft auf der kommunalpolitischen Ebene war dabei vor allem der Freudenstädter Oberbürgermeister Reichert,³⁰⁰⁸ daneben die AVG und das Land Baden-Württemberg.³⁰⁰⁹

Das Land Baden-Württemberg versprach sich von der Umstellung auf die Stadtbahn vor allem dauerhaft niedrigere Instandhaltungskosten der Strecke, da der Verschleiß an der Infrastruktur durch einen Stadtbahnwagen aufgrund des niedrigeren Gewichts deutlich geringer ist als durch einen lokbespannten Zug, der von einer 80 Tonnen und mehr wiegenden Lokomotive gezogen wird.³⁰¹⁰

Ein weiteres Jahr später, im April 1995, legte die AVG den Entwurf einer Studie für die Elektrifizierung und den Umbau der gesamten Murgtalbahn auf Stadtbahnstandard vor und erarbeitete gleichzeitig den Entwurf einer Grundsatzvereinbarung für Bau und Betrieb einer Stadtbahn Rastatt – Freudenstadt.³⁰¹¹ Einen Monat später wurde der Entwurf des Weißbuchs dann offiziell verabschiedet.³⁰¹² Einen weiteren Monat später, am 19. Mai 1995, verabschiedeten die ersten Städte und Gemeinden, der Gemeinderat der Stadt Gaggenau zum Beispiel am 19. Juni 1995, den Beschluss zum Stadtbahnbau auf der Murgtalbahn zwischen Rastatt und Forbach.³⁰¹³ Bei anderen, z. B. Forbach, dauerte es länger.³⁰¹⁴ Einige der

³⁰⁰⁶ Vgl. Stadt Gaggenau; der Oberbürgermeister: Schulz, Michael; Brief an Dieter Ludwig: Gaggenau, 29. Juni 1992. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/59.7.3. Stadtbahn/Murgtal. Heft 1

³⁰⁰⁷ Vgl. Schwarzwälder Bote: „Mit der Karlsruher Stadtbahn durch das Murgtal. Bürgermeister aus dem Kreis Freudenstadt informierten sich über das Nahverkehrsmodell.“ Oberndorf am Neckar, 28. Mai 1994. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/59.7.3. Stadtbahn/Murgtal. Heft 1

³⁰⁰⁸ Vgl. Südwest-Presse: „OB Reichert will Freudenstadt an Stadtbahn anbinden. Mit der Tram nach Karlsruhe? Kommunalpolitiker waren am Donnerstag auf Informationstour im Badischen.“ Ulm, 28. Mai 1994. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/59.7.3. Stadtbahn/Murgtal. Heft 1

³⁰⁰⁹ Interview mit Gerhard Schnaitmann, NVBW, am 28.12.2011.

³⁰¹⁰ Interview mit Gerhard Schnaitmann, NVBW, am 28.12.2011.

³⁰¹¹ Vgl. Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH; Bickelhaupt, Reinhard: Brief an Landrat Werner Hudelmaier: Stadtbahnstudie Murgtalbahn. Karlsruhe, 19. April 1995. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/59.7.3. Stadtbahn/Murgtal. Heft 1

³⁰¹² Vgl. Kreisplanungsamt Rastatt; Lösch, Klaus: Ergebnisvermerk Stadtbahnverkehr ins Murgtal. Besprechung am 22.05.1995 im Landratsamt Rastatt. Rastatt, 23. Mai 1995. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/59.7.3. Stadtbahn/Murgtal. Heft 1

³⁰¹³ Vgl. Stadt Gaggenau; der Oberbürgermeister: Schulz, Michael: Brief an Dieter Ludwig. Stadtbahn auf der Murgtalstrecke; hier Grundsatzvereinbarung. Gaggenau, 20. Juni 1995. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/59.7.3. Stadtbahn/Murgtal. Heft 1

Beteiligten zögerten angesichts der Kosten, auch wollte sich der Landkreis Rastatt nicht an den Betriebskosten des ÖPNV beteiligen.³⁰¹⁵ Deswegen dauerte es noch über ein weiteres Jahr, bis alle Beteiligten einverstanden waren und am 30. September 1996 die Grundsatzvereinbarung unterschrieben wurde.³⁰¹⁶ Der Fall Forbach zeigt im Übrigen auch, dass es nicht nur die Stadtbahn an sich war, die die Beteiligten wünschten, sondern dass die durchgehende Verbindung in die Karlsruher Innenstadt der Grund war, sich an der Finanzierung der Stadtbahn zu beteiligen.³⁰¹⁷

Letztlich beteiligte sich der Landkreis Rastatt tatsächlich nicht an den Betriebskosten des Stadtbahnbetriebs auf der Murgtalbahn, er zahlte lediglich einen einmaligen Betrag von 8,948 Mio. Euro an das Land Baden-Württemberg zur Mitfinanzierung der GVFG-Zuschüsse für die Beschaffung von Zweisystem-Stadtbahnwagen.³⁰¹⁸

Nach Fertigstellung des Abschlussberichts wurde im März 1997 der GVFG-Antrag für den Umbau der gesamten Murgtalbahn eingereicht, da man mit den Bauarbeiten zwischen Rastatt und Forbach bereits im Jahr 1997 beginnen wollte.³⁰¹⁹ Denn angesichts des Zustands der Strecke drängte die Zeit. Ein etwa 100 Jahre altes Viadukt war so marode, dass die DB die Strecke im Jahr 2003 stilllegen wollte. Dennoch weigerte sich die DB, sich finanziell an den Umbaukosten der Strecke zu beteiligen.³⁰²⁰ Im Außenverhältnis wurde zwischen DB und AVG vereinbart, dass Letztere gegenüber Dritten, d. h. Städten, Gemeinden und der

³⁰¹⁴ Vgl. Bürgermeisteramt Forbach; Merkel, Kurt: Brief an das Landratsamt Rastatt: Stadtbahnbetrieb auf der Murgtalbahn. Forbach, 23. August 1986. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/59.7.3. Stadtbahn/Murgtal. Heft 1

³⁰¹⁵ Interview mit Dr. Klaus Lösch am 05. April 2012.

³⁰¹⁶ Vgl. Grundsatzvereinbarung über Bau und Betrieb der Stadtbahn auf der Murgtalbahn zwischen Rastatt und Forbach. Rastatt, 30. September 1996. AVG-Vertragsarchiv. Lfd. Nummer 976. Aktenzeichen VBK-405/59.7.3.

³⁰¹⁷ Vgl. Bürgermeisteramt Forbach; Merkel, Kurt: Brief an das Landratsamt Rastatt: Stadtbahnbetrieb auf der Murgtalbahn. Forbach, 23. August 1986. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/59.7.3. Stadtbahn/Murgtal. Heft 2.

³⁰¹⁸ Vgl. Landratsamt Rastatt; Hudelmaier, Werner: Brief an Dieter Ludwig. Stadtbahnverkehr ins Murgtal. Rastatt 17. Oktober 2001. AVG-Registatur. Aktenzeichen 451/10 Stadtbahn Karlsruhe – Freudenstadt.

³⁰¹⁹ Vgl. Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH; Bickelhaupt, Reinhard: Brief an Oberbürgermeister Reichert, Freudenstadt: Stadtbahn auf der Murgtalbahn, hier: Einreichung des GVFG-Antrags. Karlsruhe, 07. März 1997. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/59.7.3. Stadtbahn/Murgtal. Heft 2.

³⁰²⁰ Vgl. Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH; Lorenz, Siegfried; Aktenvermerk: Besprechung am 05.03.1997. Übernahme von Strecken der DB seitens der AVG. Karlsruhe, 06. März 1997. S. 2. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/59.7.3. Stadtbahn/Murgtal. Heft 2.

Bevölkerung, als Ansprechpartner auftreten sollte, während die DB im Besitz der Strecke und der Bahnhöfe bleiben wollte.³⁰²¹

Ursprünglich sollte der Stadtbahnbetrieb im unteren Murgtal 1999 aufgenommen werden,³⁰²² durch die notwendigen Planungs- und Baumaßnahmen verzögerte sich die Inbetriebnahme des unteren Streckenabschnitts Rastatt – Forbach-Raumünzach jedoch bis zum 15. Juni 2002.³⁰²³ Zum Fahrplanwechsel am 13./14. Dezember 2003 wurde der nächste Streckenabschnitt, Raumünzach – Freudenstadt Stadtbahnhof eingeweiht.³⁰²⁴

Am 20. Mai 2004, dreieinhalb Wochen vor dem Fahrplanwechsel am 13. Juni 2004, wurde dann schließlich auch auf dem letzten Streckenabschnitt der Murgtalbahn, zwischen Freudenstadt Stadtbahnhof und Freudenstadt Hauptbahnhof, der Stadtbahnbetrieb bis Freudenstadt, aufgenommen.³⁰²⁵ Diese Eröffnung zeigte Ludwigs Ungeduld: Er wollte die vier Wochen bis zum Fahrplanwechsel auf gar keinen Fall mehr warten, obwohl die DB Regio bis zu diesem Termin noch den regulären Fahrplan mit lokbespannten Zügen fuhr. Er wollte, um die Infrastruktur zu schonen, die schweren Lokomotiven der Baureihe 218 so schnell wie möglich von der Strecke nehmen. Um dieses nicht öffentlich zu sagen, lautete sein Argument: „Da müssen wir Flagge zeigen“, mit der er alle Gegenargumente verwarf.³⁰²⁶

Ludwig machte für die Verzögerungen in erste Linie die DB verantwortlich, denn, so Ludwig in einem Brief an den Gaggenauer Oberbürgermeister Schulz: „Dabei erwiesen sich vor allem die Gespräche mit der DB als Eigentümerin der Murgtalbahn als sehr schwierig und

³⁰²¹ Vgl. Deutsche Bahn AG, Geschäftsbereich Netz: Besprechungsniederschrift; Burckhart, Rolf: „Stadtbahnmäßiger Ausbau der Murgtalbahn“ hier: Anpassung bestehender und Bau neuer Haltepunkte. Besprechung am 12.02.1998 bei der AVG. Karlsruhe 27. Februar 1998. S. 2. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/59.7.3. Stadtbahn/Murgtal. Heft 2.

³⁰²² Vgl. Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH; Bickelhaupt, Reinhard: Aktenvermerk: Murgtalbahn, Bereich Freudenstadt. Sachstand Okt. 1997. Karlsruhe, 13. Oktober 1997. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/59.7.3. Stadtbahn/Murgtal. Heft 3.

³⁰²³ Vgl. Ludwig, Dieter; Ziegler, Heiko; Nowak-Hertweck, Georg: Ausbau der Karlsruher Stadtbahn ins Umland geht Zug um Zug weiter. Übernahme von Eisenbahninfrastruktur und Einrichtung eines Stadtbahnbetriebs am Beispiel der Murgtalbahn. Sonderdruck. S. 3. Aus: Der Nahverkehr 05/03. Düsseldorf 2003. S. 9–15.

³⁰²⁴ Für dieses Fest hatte die Stadt Freudenstadt keine Kosten und Mühen gescheut, so kam der „König von Mallorca“, Jürgen Drews, im Nikolauskostüm zur Stadtbahneröffnung. Begleitet wurde er von Knecht Ruprecht, der von dem Schlagersänger Bernhard Brink verkörpert wurde.

Vgl. Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (Hrsg.): Allgeier, Jochen; Stammer, Horst: Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH. Geschäftsbericht 2003. Mobilität verbindet. Karlsruhe 2004. S. 16.

³⁰²⁵ Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (Hrsg.): Allgeier, Jochen; Stammer, Horst: 2004. Mobilität verbindet. Geschäftsbericht der Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH. Karlsruhe 2005. S. 16.

³⁰²⁶ Interview Carsten Strähle am 24. Juni 2012.

zeitaufwendiger als erwartet“.³⁰²⁷ Doch das war nicht das einzige Problem: Die Kosten des Streckenumbaus überstiegen die geplanten deutlich, was zu Unmut bei den kommunalen Partnern führte.³⁰²⁸ Und vor allem die Tatsache, dass die DB nicht bereit war, Aussagen über die zukünftigen Trassen- und Stationsgebühren zu treffen, bremste das Projekt. Denn ohne diese Preise war kein Verkehrsangebot kalkulierbar und ohne Kalkulation konnte und wollte die AVG nicht mit dem Umbau der Strecke beginnen.³⁰²⁹

Diese Probleme waren es, die Ludwig bewogen, die Strecken möglichst unter seine Kontrolle zu bekommen. Am 17. September konnte er dem baden-württembergischen Ministerium für Umwelt und Verkehr mitteilen: Nach „langen, schwierigen Verhandlungen mit der DB AG für die Strecke Rastatt – Forbach (– Freudenstadt) hinsichtlich der Trassenpreise und einer Gutschrift für die GVFG-geförderten Maßnahmen haben wir nunmehr erreicht, dass sich die DB AG durchgerungen hat, der AVG die Strecke für 20 Jahre zu verpachten.“³⁰³⁰

Am 20. Juni 2000 wurde der Pachtvertrag unterzeichnet, mit dem die AVG ab dem 1. September 2000 die Strecke und die Bahnhöfe im Murgtal bis zum 31.12.2025 pachtete, d. h. sie wurde für 25 Jahre Besitzer der Strecke, Eigentümer blieb jedoch die DB Netz AG.³⁰³¹

Das bedeutet, dass alles, was die AVG neu baut oder einbaut, wie beispielsweise auch der zweigleisige Ausbau der Strecke bei Kuppenheim, die neue Signaltechnik oder der kostensenkende Einbau von elektronischen Stellwerken mit Fernbedienung anstelle der alten personenbedienten,³⁰³² unmittelbar nach Abschluss der Arbeiten ebenfalls in das Eigentum

³⁰²⁷ Zitat Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH; Ludwig, Dieter: Brief an den Gaggenauer Oberbürgermeister Michael Schulz. „Stadtbahnbetrieb auf der Murgtalbahn“. Karlsruhe, 20. August 1998. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/59.7.3. Stadtbahn/Murgtal. Heft 4.

³⁰²⁸ Vgl. Landratsamt Rastatt; Hudelmaier, Werner: Brief an Dieter Ludwig: Sachstand bei der Umsetzung des S-Bahn-Betriebs auf der Murgtalbahn. Rastatt, 21. Oktober 1998. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/59.7.3. Stadtbahn/Murgtal. Heft 4.

³⁰²⁹ Vgl. Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH, Ludwig, Dieter: Brief an den Gaggenauer Oberbürgermeister Schulz Karlsruhe, 21. September 1999. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/59.7.3. Stadtbahn/Murgtal. Heft 4.

³⁰³⁰ Vgl. Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH, Ludwig, Dieter: Brief an das Ministerium für Umwelt und Verkehr Baden-Württemberg. Kursbuchstrecke 716. Karlsruhe, 17. September 1999. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/59.7.3. Stadtbahn/Murgtal. Heft 4.

³⁰³¹ Vgl. Ludwig, Dieter; Ziegler, Heiko; Nowak-Hertweck, Georg: Ausbau der Karlsruher Stadtbahn ins Umland geht Zug um Zug weiter. Übernahme von Eisenbahninfrastruktur und Einrichtung eines Stadtbahnbetriebs am Beispiel der Murgtalbahn. Sonderdruck. S. 3 f. Aus: Der Nahverkehr 05/03. Düsseldorf 2003. S. 9 – 15.

³⁰³² Vgl. ebd. S. 3.

der DB übergeht.³⁰³³ Doch war mit dem Abschluss dieses Vertrags die notwendige Grundlage geschaffen, mit dem Stadtbahnbau zu beginnen.

Auch an der Leistungserbringung des Stadtbahnbetriebs ist die DB beteiligt. Um Entlassungen zu vermeiden, drängte die DB Regio darauf, dass ein Teil des Verkehrsangebots weiterhin mit DB-Personal erbracht wird. Deswegen bildeten die DB Regio und die AVG in diesem Fall ein Konsortium, sodass der Verkehr auf der Murgtalbahn und auf der gleichzeitig als Zulauf mitbeauftragten Strecke Karlsruhe – Rastatt über Ettlingen West gemeinsam von der AVG und der DB Regio AG betrieben wird.³⁰³⁴ In dieses Konsortium bringt die DB Regio unter anderem Personalstunden von Triebfahrzeugführern ein.³⁰³⁵

Ursprünglich war auch auf der Murgtalbahn ein echter Mischbetrieb zwischen Stadtbahnen und Vollbahnfahrzeugen geplant. Die Stadtbahnen sollten dabei wie üblich die Fläche erschließen, die DB sollte den Fahrplan mit Eilzügen verdichten,³⁰³⁶ wozu der Einsatz von Fahrzeugen der Baureihe ET 425 vorgesehen war. Neben der höheren Maximalgeschwindigkeit verfügen diese Fahrzeuge über ein großes Fahrradabteil, was angesichts des Fahrradtourismus im Murgtal ein großer Vorteil gewesen wäre.³⁰³⁷ Doch diese Pläne scheiterten an einem technischen Problem. Zwischen Baiersbronn und Freudenstadt Hauptbahnhof befinden sich zwei als Steilstrecke eingestufte Streckenabschnitte. Die

³⁰³³ Vgl. Pachtvertrag AVG – DB Netz von 20. Juni 2000; § 12, Abs. 5. AVG-Vertragsarchiv. Lfd. Nummer 937. Aktenzeichen VBK-405/59/7/3.

Diese Bedingung der DB, der sofortige Eigentumsübergang, machte dem kaufmännischen Leiter, Rupert Bruder stets Sorgen, da die Zuwendungen der Gebietskörperschaften im Allgemeinen mit dem Stadtbahnbetrieb verknüpft waren. Sollte dieser scheitern, hätte die AVG die Kosten für die von ihr dann nicht benötigte Infrastrukturmaßnahmen selbst tragen oder zurückzahlen müssen, weshalb er sich stets gezwungen sah, Ludwig, dem es nie schnell genug gehen konnte, wenigstens etwas zu bremsen und zur Vorsicht aufzufordern.

Vgl. Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH, Bruder, Rupert: Aktenvermerk Planungs- Finanzierungs- und Bauvereinbarung DB / AVG – Strecke Rastatt – Freudenstadt – Strecke Eppingen – Heilbronn. Karlsruhe, 09. September 1999. VBK-Registrierung. Aktenzeichen 405/59.7.3. Stadtbahn/Murgtal. Heft 3.

³⁰³⁴ Vgl. Verkehrsvertrag zwischen dem Land Baden-Württemberg, der Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH sowie der DB Regio AG über Angebote im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) auf den Kursbuchstrecken 710.3 (Rastatt – Durmersheim – Karlsruhe), 710.4 (Rastatt – Malsch – Karlsruhe) und 710.41 (Rastatt – Freudenstadt) vom 31. März 2004. Karlsruhe 2004. AVG-Vertragsarchiv. Lfd. Nummer 1281. Aktenzeichen 451/5.1 SPNV-Leistungen Murgtal.

³⁰³⁵ Interview Carsten Strähle am 24. Juni 2012.

³⁰³⁶ Vgl. Ludwig, Dieter; Ziegler, Heiko; Nowak-Hertweck, Georg: Ausbau der Karlsruher Stadtbahn ins Umland geht Zug um Zug weiter. Übernahme von Eisenbahninfrastruktur und Einrichtung eines Stadtbahnbetriebs am Beispiel der Murgtalbahn. Sonderdruck. S. 4. Aus: Der Nahverkehr 05/03. Düsseldorf 2003. S. 9 – 15.

³⁰³⁷ Vgl. Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH: Bruder, Rupert: Aktennotiz Angebot Stadtbahn Murgtal. Beschluss. Karlsruhe, 27. Februar 2001.

Fahrzeuge der Baureihe 425 sind jedoch nicht für Steilstreckenbetrieb zugelassen.³⁰³⁸ Das für die Zulassung notwendige Verfahren wäre immens teuer geworden, sodass sich AVG und DB darauf einigten, den gesamten Betrieb mit Stadtbahnwagen durchzuführen.³⁰³⁹

Wie an den anderen Stadtbahnstrecken wurden auch auf der Murgtalbahn zu besseren Erschließung zusätzliche Bahnhöfe und Haltepunkte, möglichst in der Nähe der Ortskerne, gebaut³⁰⁴⁰ sowie Park-and-Ride- und Bike-and-Ride-Plätze angelegt.³⁰⁴¹ Die Murgtalbahn wurde auch, als erste im AVG-Netz, mit einem dynamischen Fahrgastinformationssystem ausgestattet. Bei diesem handelte es sich jedoch um kein rechnergestütztes Betriebsleitsystem (RBL), sondern das System verwendet die vorhandenen Fahrzeugpositionsdaten der Stellwerksrechner.³⁰⁴² Um das Fahrplanangebot ausweiten zu können, war die Kapazität der Murgtalbahn zu gering. Um dieses zu ändern, wurde ein Streckenabschnitt von 5 km Länge zwischen Bad Rotenfels und Kuppenheim zweigleisig ausgebaut³⁰⁴³ und mehrere von der DB zu Haltepunkten zurückgebauten Bahnhöfe wieder zu Kreuzungsbahnhöfen erweitert.³⁰⁴⁴

Da es sich bei dieser Bahn um eine Hochgebirgsstrecke mit zahlreichen Tunneln und Brücken handelt, sah sich die AVG beim Ausbau dieser Eisenbahninfrastruktur mit zahlreichen neuen Problemen konfrontiert. Eines war die Elektrifizierung der Tunnel. Diese waren zu flach, um eine herkömmliche Oberleitung aufnehmen zu können. Eine Vergrößerung der Tunnel hingegen erschien der AVG als zu teuer.³⁰⁴⁵ Der Leiter der Bauabteilung der AVG, Uwe Konrath, löste das Problem durch den Einbau von besonders flachen, nur 9,5 cm hohen, Y-Stahlschwellen. Dadurch konnten die Gleise in den Tunneln gegenüber der Verwendung von herkömmlichen Betonschwellen um 11 cm abgesenkt werden.³⁰⁴⁶

³⁰³⁸ Interview Carsten Strähle am 24. Juni 2012.

³⁰³⁹ Interview Carsten Strähle am 24. Juni 2012.

³⁰⁴⁰ Vgl. Ludwig, Dieter; Ziegler, Heiko; Nowak-Hertweck, Georg: Ausbau der Karlsruher Stadtbahn ins Umland geht Zug um Zug weiter. Übernahme von Eisenbahninfrastruktur und Einrichtung eines Stadtbahnbetriebs am Beispiel der Murgtalbahn. Sonderdruck. S. 5. Aus: Der Nahverkehr 05/03. Düsseldorf 2003. S. 9 – 15.

³⁰⁴¹ Vgl. ebd. S. 6.

³⁰⁴² Vgl. ebd. S. 6.

³⁰⁴³ Vgl. ebd. S. 3.

³⁰⁴⁴ Vgl. ebd. S. 4.

³⁰⁴⁵ Vgl. ebd. S. 4.

³⁰⁴⁶ Vgl. SWR – Sendereihe Eisenbahnromantik: Unschlagbar – der Nahverkehrshit von Karlsruhe. Ein Film von Hagen v. Ortloff und Harald Kirchner. Redaktion: Hagen v. Ortloff. Leitung der Sendung: Peter Latzel. Baden-Baden / SWR 2002. Minute 21.



Abbildung 122: Y-Schwellen und Stromschiene am Tunnelportal des Stieltunnels im Murgtal³⁰⁴⁷

Die dadurch gewonnene Höhe in den Tunneln reichte für die Elektrifizierung mit speziellen Stromschiene aus, eine Technologie, die AVG-Elektroingenieur Andreas Sommer in der Schweiz entdeckt hatte.³⁰⁴⁸

³⁰⁴⁷ Archiv AVG.

³⁰⁴⁸ Interview mit Siegfried Lorenz am 16. August 2010.



Abbildung 123: Stromschiene / Tunnelfahrleitung³⁰⁴⁹

Die Stromversorgung im oberen Murgtal, insbesondere in den Steilstreckenabschnitten wurde auf ganz spezielle Weise sichergestellt. Die Idee dazu hatte Ludwigs alter Freund Horst Emmerich und wurde von Ludwig aufgenommen und umgesetzt.³⁰⁵⁰ Da der Anschluss an die Rheintalbahn in Rastatt über 50 Streckenkilometer entfernt war, reichte zwischen Baiersbronn und Freudenstadt die Spannung in der Oberleitung zum Anfahren eines Zugverbandes nicht mehr aus. Es musste ein zusätzlicher Versorgungspunkt angeschlossen werden. Emmerich entwickelte nun die Idee, die ganze Strecke Freudenstadt – Eutingen im Gäu zu elektrifizieren, da die Kosten für eine Speiseleitung vom nächsten Versorgungspunkt der DB fast genauso hoch waren, wie die Elektrifizierung dieses Streckenabschnitts. Diese Pläne setzte man dann auch um.³⁰⁵¹

³⁰⁴⁹ Archiv AVG.

³⁰⁵⁰ Interview mit Gerhard Schnaitmann, NVBW vom 28.12.2011.

³⁰⁵¹ Vgl. Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (Hrsg.): Allgeier, Jochen; Nowak-Hertweck, Georg (Redaktion): Geschäftsbericht 2006 der Albtal-Verkehrsgesellschaft mbH. 24 h. Mobilität verbindet. Karlsruhe, 2007. S. 7.

Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2006 wurde der Stadtbahnabschnitt Freudenstadt Hauptbahnhof – Eutingen im Gäu in Betrieb genommen.

6 Resümee

6.1 Die Entwicklung des Karlsruher Modells?

In Karlsruhe hat sich der ÖPNV seit den 1950er Jahren zu einem Erfolgsmodell entwickelt. Eine wesentliche Grundlage stellte dabei der gegen den Trend gefasste und mehrfach bestätigte Entschluss der Stadt Karlsruhe für die Beibehaltung der Straßenbahn dar. Auch dass man zu Beginn des 20. Jahrhunderts die Regelspur der Pferdebahn von 1.435 mm beibehalten hatte, erwies sich später als Glücksfall. Doch war die Entwicklung des Systems anfänglich kein „Selbstläufer“: Die Eisenbahn- und Straßenbahnsysteme unterscheiden sich in zahlreichen technischen und rechtlichen Grundlagen. Die gemeinsame Spurweite der Karlsruher Straßenbahn und der Deutschen Bundesbahn bzw. Deutschen Bahn stellt nur einen von zahlreichen Faktoren des Karlsruher Modells dar.

Aus dem Kernnetz, dem Straßenbahnnetz der Verkehrsbetriebe Karlsruhe, entstand das gesamte Karlsruher Stadtbahnsystem, das aus einem zwischenzeitlich ebenfalls gewachsenen innerstädtischen Straßen- und Stadtbahnnetz, sowie einem Stadtbahnnetz in der Region besteht. Dabei steht das Angebot umsteigefreier Verbindungen aus der Region direkt in die Karlsruher Innenstadt und umgekehrt im Mittelpunkt. Um diese Verbindungen zu gewährleisten, fahren die Stadtbahnen der beiden Verkehrsunternehmen VBK und AVG nach den jeweils angemessenen rechtlichen Bedingungen als Straßenbahn oder als Eisenbahn, so wie es gerade möglich bzw. vorteilhaft ist. Denn auch Stadtbahnlinien und -streckenabschnitte außerhalb Karlsruhes werden nach der BOStrab, d. h. als Straßenbahn, gefahren. Und beispielsweise ist auch ein durchgehender Tarif ein wesentlicher Bestandteil des Karlsruher Modells.

Das hier entstandene System erwies sich in vielfacher Hinsicht als erfolgreich: Die Fahrgastzahlen sind stetig gestiegen und das Modell wurde unter dem Namen „Tram Train“ zu einem internationalen Vorbild. Nach dem Karlsruher Modell wird zwischenzeitlich außer in Karlsruhe beispielsweise auch in Heilbronn, Kassel und Saarbrücken, sowie in etlichen weiteren Städten in Europa gefahren.

Die Entstehung des Mischbetriebs Eisenbahn – Straßenbahn, des Kerns des spektakulärsten Elements des Karlsruher Modells, kann man in drei Stufen einteilen:

Der erste Meilenstein war die Übernahme der Albtalbahn durch die Stadt Karlsruhe, einer Eisenbahn mit 1.000 mm Spurweite, der anschließende Umbau der Bahn auf Regelspur, die Elektrifizierung der Bahn mit 750 V Gleichspannung und die Verknüpfung mit der Karlsruher

Straßenbahn Ende der 1950er und Anfang der 1960er Jahre. Seit 1958 fahren Gelenktriebwagen in durchgehenden Linien aus der Region direkt in die Karlsruher Innenstadt, bieten umsteigefrei Verbindungen und wechseln dabei die Betriebsart von Eisenbahn zur Straßenbahn. Bis auf den heutigen Tag wird im Albtal im Mischbetrieb mit den Güterzügen der AVG gefahren.

Durch das Eingreifen der Stadt Karlsruhe im Fall der Albtalbahn wurde letztendlich die Keimzelle für das Karlsruher Modell geschaffen.³⁰⁵²

Insbesondere bei der Sanierung der Albtalbahn ist die Frage der Finanzierung von Interesse. spielte die Finanzierung insofern eine größere Rolle, als diese erst einmal gesichert werden musste und dementsprechende Modelle zu entwickeln waren. Beim weiteren Ausbau des Stadtbahnsystems in der Region spielte die Finanzierung nicht mehr die entscheidendproblematische Rolle. Denn man hatte für den Bau des Streckenabschnitts Langensteinbach – Ittersbach, dessen Inbetriebnahme 1975 erfolgte, ein Finanzierungsmodell gefunden. Das Anfang der 1970er Jahre erlassene GVFG stellte eine wichtige Grundlage für die Finanzierung der Investitionen in den ÖPNV dar. Über das GVFG wurde ein Großteil der Investitionskosten abgedeckt. Und da der Karlsruher Landrat Ditteney sich für den Ausbau des ÖPNV entschieden hatte, wurden die Komplementärkosten vom Landkreis Karlsruhe und den Gemeinden übernommen. Dieses Finanzierungsmodell wurde später bei allen weiteren Stadtbahnprojekten, auch außerhalb des Landkreises Karlsruhe übernommen. Außerdem verpflichtete sich im Falle der Streckenverlängerung nach Ittersbach erstmals die bediente Gebietskörperschaft, das Betriebsdefizit zu übernehmen. Dass dieses nicht bei der Stadt Karlsruhe verblieb, stellt eine der Voraussetzungen für das Entstehen des Karlsruher Modells dar.

Durch diese Maßnahmen konnten der Bevölkerung Ettlingens und der Albtalgemeinden erstmals direkte, umsteigefreie Verbindungen in die Karlsruher Innenstadt angeboten werden. Umgekehrt konnten die Karlsruher direkt nach Ettlingen und bis Herrenalb, später auch nach Langensteinbach und ab 1975 bis Ittersbach fahren.

Der zweite große Schritt war die Realisierung des ersten Gemeinschaftsbetriebs mit der DB mit DB-Güterzügen auf der Hardtbahn zwischen Karlsruhe und Linkenheim-Hochstetten. Hier wurde zum ersten Mal die bestehende Infrastruktur der Deutschen Bundesbahn verwendet, die mit 750 V Gleichspannung elektrifiziert und ansonsten nur stellenweise aus-

³⁰⁵² Vgl. Straßenbahnmagazin: Titelseite des Hefts 12/2011: Keimzelle des Karlsruher Modells. Die Geschichte der Albtalbahn. München 2011.

und umgebaut wurde. Ab 1979 fuhren die Karlsruher Gelenktriebwagen auf der DB-Strecke gemäß der Eisenbahnbetriebsordnung und dieses darüber hinaus auch im Mischbetrieb mit Güterzügen der DB.

Auf der Hardtbahn erfolgten erstmals Ausschleifungen in die Ortskerne zur Verbesserung der Erschließung. Auch wurde die Hardtbahn durch einen neu gebauten Streckenabschnitt zwischen Neureut durch die Nordweststadt bis zur Kaiserallee direkt an die das Karlsruher Straßenbahnnetz angeschlossen, um die bequemen Direktverbindungen in die Karlsruher Innenstadt zu ermöglichen. Die Kapazitätserweiterung durch den zweigleisigen Ausbau einzelner Streckenabschnitte und der Bau von neuen, zusätzlichen Haltepunkten waren neben der, wenn noch nicht vorhandenen, Elektrifizierung die wesentlichen systembedingten Baumaßnahmen, die später auch auf allen anderen Strecken umgesetzt wurden.

Da die ab 1983 eingesetzten Stadtbahnwagen verglichen mit den damaligen DB-Fahrzeugen erheblich schneller beschleunigen und bremsen konnten, war es möglich, durch die zusätzlichen Haltepunkte in Kombination mit den umsteigefreien Verbindungen direkt in die Karlsruher Innenstadt die Reisezeiten erheblich zu verkürzen. Der daraus resultierende Fahrgastzuwachs auf der Hardtbahn von 73 %, verglichen mit den Fahrgastzahlen, die vorher im ÖPNV in den Regionalbuslinien zu verzeichnen waren, erwies sich vor allem für die weitere „Vermarktung“ des Karlsruher Stadtbahnsystems als das wesentliche Argument.

Die dritte Stufe, in der Außenwirkung am spektakulärsten, begann mit der Inbetriebnahme der ersten sogenannten Zweisystemlinie Karlsruhe – Bretten im Jahr 1992. Zu den bereits im Albtal und auf der Hardt umgesetzten Faktoren kamen jetzt noch die des zweiten Stromsystems (15 kV 16,7 Hz), des PZB-Sicherungssystems der DB, ein zweites Bahnfunksystem und anderes hinzu. Dieses bewältigten VBK und AVG mit einem sogenannten Zweisystem-Fahrzeug, das in der Region als Eisenbahntriebwagen, in der Stadt als Straßenbahn fährt. Die Strecke Karlsruhe – Bretten war der Prototyp für die meisten weiteren Stadtbahnstrecken in der Region Karlsruhe, die seit 1992 gebaut oder erweitert wurden, mit Ausnahme der S2 Rheinstetten – Karlsruhe – Stutensee. Es folgten zahlreiche weitere Strecken. Das Karlsruher Modell wuchs schneller und auch weiter als ursprünglich geplant. Das Wachstum folgte den Verkehrsströmen und ließ die Technologieregion Karlsruhe im Osten und Süden weit hinter sich.

Und bis auf die S2 werden für den Betrieb Fahrer benötigt, die beide Regelwerke, die der Eisenbahn, wie die der Straßenbahn, beherrschen.

6.2 Gab es Widerstand der Bürger?

Ganz ohne Proteste von Bürgern ging auch der Aufbau des Karlsruher Stadtbahnsystems nicht vonstatten. Dabei fällt auf, dass die Proteste auf Karlsruher Gemarkung im Allgemeinen stärker und heftiger waren als in der Region. Das lag zum Teil auch daran, dass in der Region häufig nur vorhandene Strecken umgebaut und nicht immer neue gebaut wurden. Das wird besonders im Fall der Strecke Durlach – Bretten deutlich. Da auf dieser Strecke für den Stadtbahnbau ab der Stadtgrenze Karlsruhes weitgehend auf vorhandene Infrastruktur zurückgegriffen werden konnte, gab es verhältnismäßig wenige Proteste gegen den Bau. Lediglich bei den vollkommen neu zu bauenden Abschnitten zwischen Durlach und Grötzingen sowie in Bretten-Gölshausen gab es nennenswerte Opposition von Anliegern.³⁰⁵³ Auch beispielsweise vor dem Streckenbau der Rheinbahn waren die Proteste der Anwohner der Eckenerstraße in Karlsruhe erbitterter als in Rheinstetten. Gleiches gilt für die Hardtbahn. Auch in diesem Fall war der Widerstand gegen den Bahnbau in Karlsruhe erheblich leidenschaftlicher als später im Norden, im Landkreis Karlsruhe.

Doch beruhte diese Ablehnung häufig nur auf dem Motiv des sogenannten „St.-Florians-Prinzips“.³⁰⁵⁴ Nichtsdestoweniger wurden die eigenen Argumente mit großer Überzeugung und einem Anflug von Sendungsbewusstsein als Nachteil der Allgemeinheit vorgebracht.

In der Region konnte Ludwig seine Fähigkeit zu begeistern besser umsetzen. Dort gelang es ihm oft besser, seine Visionen und Ideen zu vermitteln, als in der Großstadt Karlsruhe selbst. In der Region trafen seine Projekte demzufolge weniger auf Widerspruch. Die wenigen vorhandenen Bedenken verschwanden meistens nach Inbetriebnahme der Linien ganz schnell wieder nahezu vollständig und wurden von einer allgemeinen Zufriedenheit mit der Bahn abgelöst.

Wobei bei allen Baumaßnahmen eines auffällt. Von den Gegnern eines Projekts hat ein Großteil der Anlieger, vor allem in der Region, gegen den Stadtbahnbau im Allgemeinen nur Einwände gegen die Streckenführung, insbesondere bezüglich der Entfernung der Strecke und der Haltestellen vom eigenen Grundstück.

Wenn man diese Protestbekundungen und Widerstände wie die, die sich gegen Planung und Bau der Nordbahn richteten, die genauso vehementen Versuche den Streckenabschnitt

³⁰⁵³ Vgl. Verkehrsbetriebe Karlsruhe; Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (Hrsg.): Stammler, Horst: report '91. Karlsruhe 1992. S. 20.

³⁰⁵⁴ Das ursprüngliche Sankt-Florian-Prinzip lautet: „Lieber guter Florian, verschon‘ mein Haus, zünd‘ andre an.“

Eckenerstraße – Rheinstrandsiedlung oder später die Anbindung der Kraichgaubahn im Bahnhof Durlach zu verhindern, betrachtet und anschließend sieht, was daraus geworden ist, so kann man Dieter Ludwigs energisches Vorgehen bei anderen, gleichfalls bekämpften Vorhaben nachvollziehen. Denn kaum jemand würde heute noch die innerstädtischen Straßenbahnstrecken der S1/S11 und der S2 als „überflüssige Prunkbauten“ oder gar als schlechter als den Busverkehr bezeichnen. Diese Stadtbahnstrecken sind inzwischen selbstverständlich und absolut unverzichtbar geworden. Dies trifft für den umweltfreundlichen Transport aus dem „Speckgürtel“ von Karlsruhe in die Stadt genauso zu wie für ihre Funktion als bequemes und zuverlässiges Transportmittel für die Karlsruher Bürger.

Bezüglich des Baus der U-Strab in Karlsruhe hatten die Auseinandersetzungen allerdings einen anderen Charakter. Was dazu führte, dass 1996 die U-Strab in einem Bürgerentscheid abgelehnt wurde. Erst als die Bürger gehört und die Pläne dahingehend geändert wurden, dass die Kaiserstraße vollständig vom Straßenbahnverkehr befreit werden und in der Kriegsstraße eine Straßenbahnstrecke gebaut werden wird, gab es in einem zweiten Bürgerentscheid 2002 eine Mehrheit für das Projekt.

6.3 Das System

Die Erfolgsfaktoren des Karlsruher Modells sind umsteigefreie Verbindungen aus der Region direkt in die Stadt. Dieses wird durch die Verknüpfung von Straßenbahn und Eisenbahn erreicht. Rechtliche Grenzen werden im Interesse der Fahrgäste überwunden. Man orientiert sich an den Verkehrsströmen und den Mobilitätswünschen der Fahrgäste, die nicht immer unbedingt an den Gemarkungsgrenzen der Gebietskörperschaften enden. Oder, wie Dieter Ludwig es ausdrückte: „Wir haben einfach früher als andere begonnen, über den Kirchturm hinauszublicken. Autofahrer lassen sich letztlich nur durch schnelle, komfortable und direkte Verbindungen auf die Schiene zurücklocken.“³⁰⁵⁵

Auch das von VBK und AVG zusammen mit der Industrie entwickelte und vom BMFT geförderte Zweisystem-Fahrzeug, mit dem die Systemgrenzen zwischen Bundesbahn und Straßenbahn überwunden werden können, ist ein System-Bestandteil. Durch die größere aktive Sicherheit, d. h. größeres Beschleunigungsvermögen und stärkeres Bremsvermögen,

³⁰⁵⁵ Zitat Badisches Tagblatt: VBK-Leiter Dieter Ludwig hat mit seinem flächendeckenden Stadtbahnssystem völlig neue Maßstäbe gesetzt. Karlsruher Guru revolutioniert Nahverkehr. Baden-Baden, 04. März 1995. VBK-Registatur. Ordner Bibliographie 1.

können die Reisezeiten verringert werden. Auch die geringere passive Sicherheit, verursacht durch das geringere Fahrzeuggewicht, wird durch diese aktiven Sicherheitsmerkmale ausgeglichen. Weiterhin bieten die Fahrzeuge ein vergleichsweise hohes Komfortniveau. Und auch dass die Fahrzeuge den Mischbetrieb zwischen Stadtbahn und Eisenbahn, zwischen AVG und DB, unter 750 V Gleich- sowie unter 15 kV Wechselstrom ermöglichen.

So handelte es sich beim Karlsruher Modell allen gelegentlichen unterschiedlichen Auffassungen zum Trotz auch nicht um ein Konfrontations-, sondern um ein Kooperations- und Konsensmodell zwischen AVG und DB.

Die weitere Verkürzung der Reisezeiten durch den Bau zusätzlicher Stationen und somit kürzere Zugangswege zur Bahn gehören ebenfalls zum System. Dies wurde hauptsächlich durch die schnellere Beschleunigung und stärkere Bremsleistung der Fahrzeuge ermöglicht. Die zusätzlichen Haltepunkte und Bahnhöfe sind ein Aspekt des Karlsruher Modells, den man sowohl angebots- als auch nachfrageorientiert bewerten kann. Die zahlreichen Ausschleifungen aus den ursprünglich in Ortsrandlage liegenden Trassen in die Ortschaften hinein, oft verbunden mit der zeitgleichen Entlastung vom Kfz-Verkehr durch den Bau von Umgehungsstraßen, stellten auf den Gleichstromstrecken einen weiteren Erfolgsfaktor dar.

Die ursprüngliche Planung war, dass die DB die damaligen Produkte Eil- und D- sowie Güterzüge weiterfahren sollten. Die Stadtbahn sollte das Angebot anstelle der bisherigen Nahverkehrszüge erbringen und in diesem Segment das Angebot ausweiten und verbessern, den Takt verdichten, sowie durch kürzere Haltestellenabstände die Erschließung der Fläche verbessern und dadurch zusätzliche Fahrgäste akquirieren. Auf der Rheintalbahn sowie auf den Strecken Bruchsal – Bretten – Mühlacker, Karlsruhe – Wörth und Karlsruhe – Pforzheim (– Bietigheim-Bissingen) wurde dieses Konzept auch umgesetzt und im Wesentlichen bis heute praktiziert. Anders entwickelte es sich auf den von Stilllegung bedrohten Strecken, die die AVG pachtete. Hier werden die Eilzüge ebenfalls von den Stadtbahnen der AVG gefahren, teilweise übernahm die AVG auch die Bedienung der Gleisanschlüsse im Güterverkehr. Der ursprünglich geplante Mischbetrieb mit Stadtbahnen und DB-Zügen, wobei die Stadtbahnen direkt in die Karlsruher Innenstadt und die DB-Züge direkt in den Karlsruher Hauptbahnhof fahren sollten, wurde aufgegeben. Das hat zwei Gründe: Zum einen wollen insbesondere aus dem Raum Bretten/Eppingen mehr Fahrgäste in die Karlsruher Innenstadt als zum Hauptbahnhof und zweitens machen die Trassenpreise der DB Netz AG für den Streckenabschnitt Grötzingen – Karlsruhe diese Variante sehr teuer und dadurch für den Aufgabenträger, das Land Baden-Württemberg, schwer finanzierbar.

Dass die AVG flexibel und soweit wie irgend möglich auf die Wünsche und Bedürfnisse auch der „Großkunden“, d. h. der bedienten Kreise, Städte und Gemeinden einging, und sie so weit wie möglich umsetzte, unterstützte ebenfalls das Wachstum des Modells. Dieses galt vor allem für das Finanzierungs- und Planungskonzept, in das Kommunalpolitiker und Verwaltungen vor Ort einbezogen wurden, sodass diese die Stadtbahn-Projekte oft zu ihrer persönlichen Sache machten bzw. als solche ansahen.

Des Weiteren ist ein angebotsorientierter Fahrplan ein wesentliches Element. Ein dichter Takt und Fahrten bis tief in die Nacht hinein statt Betriebsruhe ab 20 Uhr. Vor allem durch die Ausdehnung der Betriebszeiten konnten Umsteiger von Pkw auf die Schiene generiert und die Wirtschaftlichkeit durch Freizeitverkehre verbessert werden. Denn, so erklärte Ludwig beispielsweise in einem Interview zur Frankenbahn: „Wer abends nicht mehr aus Heilbronn nach Möckmühl kommt, der fährt mittags erst gar nicht hin.“³⁰⁵⁶

Ein wichtiger Bestandteil des Karlsruher Modells ist nicht zuletzt ein durchgängiges, preiswertes und einfaches Tarifkonzept, um das „Zugangshemmnis Fahrkarte“ so weit wie möglich zu verringern, begleitet von dem passenden Marketing. Denn letztlich ist das Karlsruher Modell kundenorientiert. Für Ludwig und seine Mitarbeiter standen die Fahrgäste im Mittelpunkt. Die Fahrgäste waren tatsächlich Kunden und nicht Beförderungsfälle.

Außerdem versuchte die AVG die Bundesbahn-Infrastruktur möglichst zu übernehmen, um Umbaumaßnahmen schneller und preisgünstiger durchführen zu können und die Maßnahmen besser auf die Systembestandteile abzustimmen. Im Falle der Hardtbahn, Kraichgaubahn, der BMO-Bahn (in diesem Fall jedoch von der SWEG), der Murgtalbahn und der Enztalbahn gelang das, im Falle der Strecken Karlsruhe – Achern, Karlsruhe – Pforzheim, Karlsruhe – Bruchsal und Bruchsal – Bretten – Mühlacker gelang es allerdings nicht oder nur teilweise.

6.4 Die U-Strab-Planungen

Die Beibehaltung der Straßenbahn in Karlsruhe führte mit der einsetzenden Massenmotorisierung, sowie dem steigenden Mobilitätsbedürfnis nach dem II. Weltkrieg zu Platz- und Kapazitätsproblemen in der Karlsruher Innenstadt. Und der Erfolg des Karlsruher Modells, sowie der Ausbau des innerstädtischen Straßenbahnnetzes verschärften diese Probleme zusätzlich. Immer mehr Bahnen und Kraftfahrzeuge beanspruchten den knappen

³⁰⁵⁶ Zitat S-Bahn << Weblog zur Frankenbahn. <http://frankenbahn.wordpress.com/s-bahn/>. Zugriff 25. Mai 2010.

Verkehrsraum. So entstanden in Karlsruhe ab Ende der 1940er und in den 1950er erste Gedanken, die Innenstadt, d. h. vor allem die Kaiserstraße vom Straßenbahnverkehr zu entlasten und die Bahn unter die Erde zu verlegen. Die Beweggründe waren damals allerdings andere: Eine Fußgängerzone stand am Anfang noch nicht im Mittelpunkt der Überlegungen, vielmehr sollte der Kfz-Verkehr nicht mehr vom Bahnverkehr behindert werden.

Spätestens von 1968 an war die Untertunnelung der Karlsruher Innenstadt ein Ziel für die Karlsruher Stadtverwaltung. Ab 1971 wurde das Ziel abgewandelt und erweitert. Nun sollten vorrangig auch zusätzliche Kapazitäten für die geplanten Regionalbahnlinien geschaffen werden. Als Nebeneffekte sollte die geplante Fußgängerzone vom Straßenbahnverkehr entlastet, wenn auch nicht befreit und das Stadtzentrum nach Süden entwickelt werden. Der von Oberbürgermeister Klotz vorgegebene Zeitraum für die Umsetzung der U-Strab-Pläne von fünf bis sieben Jahren, d. h. bis 1973 oder 1975, wurde jedoch nicht eingehalten. Zahlreiche, unterschiedlichste Planungen, langwierige Diskussionen und vor allem die Kosten verzögerten das Projekt. Im Jahr 2002 wurde die vollständige Entfernung der oberirdischen Straßenbahnstrecken aus der der Kaiserstraße neben der Kapazitätserweiterung des Karlsruher Straßenbahnnetzes zum gleichwertigen Projektziel. Erst 2010 wurde mit dem Bau einer Unterpflasterstraßenbahn begonnen.

6.5 Und warum gerade in Karlsruhe?

Mit zunächst Klotz und später dann Ludwig waren in Karlsruhe Persönlichkeiten vorhanden, die in der Lage waren, mit ihren Mitarbeitern ein solches System zu entwickeln, zu planen und gegen alle Widerstände auch umzusetzen. Zwei Personen mithin, die von der Spitze aus die Entwicklung des Karlsruher Nahverkehrssystems nachhaltig bestimmten und vorantrieben. Zunächst war in den 1950er und 1960er Jahren der Karlsruher Oberbürgermeister Günther Klotz die treibende Kraft. Ab Mitte der 1970er Jahre bis in das erste Jahrzehnt des neuen Jahrtausends Dieter Ludwig, der Geschäftsführer von VBK, AVG, KVV und der KASIG. Man darf jedoch auf keinen Fall vergessen, dass Klotz und Ludwig zwar die Führungspersonen waren, sie aber beileibe nicht allein handelten.

In der Ära Klotz waren es seine Mitarbeiter in der Verwaltung der Stadt Karlsruhe und bei den Verkehrsbetrieben, unterstützt vor allem von den Vertretern des Landes Baden-Württemberg insbesondere Ministerialrat Dr. Autenrieth. Gemeinsam wurde mit dem Umbau der Albtalbahn der Grundstein zum Karlsruher Modell gelegt. Später waren es neben Ludwig

auch seine Mitarbeiter und Kollegen bei VBK, AVG und KVV. Aber auch Unterstützung von dritter, externer Seite war nötig.

Ohne den Karlsruher Oberbürgermeister Seiler, langjähriger Bürgermeister und von 1986 bis 1998 Oberbürgermeister der Stadt Karlsruhe, der Ludwig nicht nur gewähren ließ, sondern ihn auch unterstützte, das System zu entwickeln und umzusetzen, hätte das Karlsruher Modell nicht entstehen können. Seilers Amtsvorgänger Otto Dullenkopf schuf, indem er sich mit seiner Zielsetzung einer menschengerechten Stadt von der Zielvorstellung der 1960er Jahre, der autogerechten Stadt, verabschiedete, eine wesentliche Grundlage für den Ausbau des ÖPNV in Karlsruhe. Seilers Nachfolger Heinz Fenrich, erst lange der für den ÖPNV zuständiger Dezernent, setzte in diesem Punkt Seilers Politik fort.

Eine weitere Voraussetzung war die politische Unterstützung des Konzepts durch Bernhard Ditteney, Landrat des Landkreises Karlsruhe. Er schuf auch die finanziellen Grundlagen, indem er die Kreisumlage erhöhte, um den Ausbau und Betrieb des Nahverkehrs zu finanzieren.³⁰⁵⁷ In seiner Amtszeit wurde das Finanzierungskonzept entworfen, mit seiner Hilfe umgesetzt und zum ersten Mal 1975 für den Streckenabschnitt Langensteinbach – Ittersbach verwendet. Dieses wurde zum Muster aller folgender Stadtbahnprojekte. Später, d.h. 1993 übernahm der Landkreis Karlsruhe gemäß einem Vertrag vom 7./8. September 1993 ab dem 1. Januar 1993³⁰⁵⁸ die „Angebots- und Finanzverantwortung im ÖPNV“.³⁰⁵⁹

Dieser Vertrag zwischen der Stadt Karlsruhe und dem Landkreis Karlsruhe, den Ditteney abschloss, stellte die finanzielle Grundlage des Betriebs für alle ÖPNV-/SPNV-Verkehre (Stadtbahn- und Buslinien) der AVG, der VBK sowie der übrigen Verkehrsunternehmen im Landkreis Karlsruhe dar. Durch das „Ittersbacher Finanzierungsmodell“ traten somit ab Mitte der 1970er Jahre, erst recht ab 1993, die Planung, das System an sich, die Trassierung und Führung der Strecken sowie die politischen Verhandlungen und Prozesse mehr in den Vordergrund. Die Finanzierung war immer noch nicht einfach, aber wurde für die AVG nun

³⁰⁵⁷ Vgl. Die Rheinpfalz vom 08. Dezember 2010: „Früher Frontalzusammenstoß, jetzt reine Harmonie. Hintergrund: Der Ausbau der Stadtbahn hat ein bisschen länger gedauert – Seit Mitte der 1990er Jahre gab es entsprechende Pläne.“ Ludwigshafen 2010. KVV-Registatur. Aktenzeichen 103/5. Heft 12/2010.

Und: Bürgermeisteramt Eppingen – Ordnungsamt –: Staub: Verlängerung der Stadtbahn Karlsruhe/Bretten nach Eppingen. Kurzprotokoll über den Gesprächstermin am Mittwoch, 27.10.1993 in Eppingen. Eppingen, 27. Oktober 1993. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/60.6.2.0 Betrieb Stadtbahn. Strecke Bretten – Eppingen. Heft 1.

³⁰⁵⁸ Vgl. Ditteney, Bernhard: Die ÖPNV-Finanzierung im Landkreis Karlsruhe. Betriebskostenunterdeckung und Gemeindebeteiligung. S. 52. In: Landkreisnachrichten Baden-Württemberg 1997, ohne Heftnummer. Stuttgart 1997. S. 52–54.

³⁰⁵⁹ Zitat ebd. S. 52.

wesentlich leichter. Die nach dem GVFG verbleibenden zu finanzierenden Komplementärkosten wurden je zur Hälfte verursachungsgerecht von den bedienten Gemeinden und den Landkreisen übernommen. Die Stadt Karlsruhe als Eigentümer der AVG trug somit nur mittelbar die anteiligen Kosten für auf ihrem Gebiet eventuell benötigte zusätzliche Fahrzeuge. Der Karlsruher Gemeinderat musste sich nicht mehr mit der Finanzierung außerhalb Karlsruhes liegender Schienenstrecken befassen, und die Stadt Karlsruhe musste deren Kosten nicht übernehmen.

Dass Bretten in den 1980er Jahren von der Krise der „weißen Ware“ erfasst wurde, sodass der Brettener Oberbürgermeister Paul Metzger, der das Stadtbahn-System im Rahmen der Umgestaltung Brettens unterstützte und die Strecke Karlsruhe – Bretten dadurch zu einer Referenzstrecke des Karlsruher Modells wurde, war anfänglich für die von Arbeitslosigkeit Betroffenen bitter, erwies sich für die Umsetzung der schon länger bestehenden Ideen aber als Glücksfall.

Auch die Unterstützung des Landes Baden-Württemberg, das einen Großteil des Baus des Systems finanzierte und mit Regionalisierungsmitteln die Stadtbahnverkehre bestellte, war ein unverzichtbarer Faktor beim Aufbau des Karlsruher Modells..

Ludwigs Freund und Studienkollege Prof. Gerhard Bernstein wirkte als Honorarprofessor an der Universität Karlsruhe bei der Erstellung der Durchführbarkeitsuntersuchung mit und war später als für die DB-Infrastruktur zuständiger Abteilungsleiter bei der Bundesbahndirektion Karlsruhe Partner von VBK/AVG beim Streckenumbau.³⁰⁶⁰

Auch Ludwigs weiterer Freund und Studienkollege Horst Emmerich, hatte wesentlichen Anteil an der Entstehung des Karlsruher Modells, indem er als langjähriger Bundesbahndirektor und später als NVBW-Geschäftsführer Ludwig stets unterstützte, dem Modell bei der Deutschen Bundesbahn Akzeptanz verschaffte und es mit durchsetzte.³⁰⁶¹ Emmerich war es auch, der außerdem das Karlsruher Modell in der Gesamtbetrachtung des ÖPNV auch nach außen, d. h. gegenüber Öffentlichkeit und Politik vertratförderte und unterstützte, als Bundesbahnmitarbeiter genauso wie später als Chef der NVBW.

³⁰⁶⁰ Vgl. Verkehrsbetriebe Karlsruhe / Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH: Forcher, Peter: Beitrag zum Jahrbuch des Bahnwesens Bd. 52, Themenbereich „Infrastrukturösungen zur Verbindung von Region und Innenstadt“ hier am Beispiel Karlsruhe. Karlsruhe 2003. S. 1. VBK-Registrierung. Ordner „Kurzfassung von Vorträgen“.

³⁰⁶¹ Interview mit Gerhard Schnaitmann, NVBW, am 28.12.2011.

Ein weiterer Umstand ist, dass die handelnden Personen zu einer Zeit wirken und arbeiten konnten, in der es für sie und ihre Art zu arbeiten überhaupt nur möglich war, solche Ideen umzusetzen, sowohl finanziell als auch rechtlich und systembedingt. Hinzukam, dass Klotz und Ludwig sowohl Mitarbeiter und Geschäftspartner, die sie mit ihren Ideen begeistern konnten.

Ein weiterer Aspekt ist, dass zunächst Klotz und später Ludwig und ihre Mitarbeiter auch die richtigen weiterführenden Ideen und Konzepte entwickeln und umsetzen konnten, sowohl verkehrsplanerisch und verkehrstechnisch, als auch bezüglich des Marketings und der Tarife, als auch rechtlich und zur Finanzierung. Denn ohne diese flankierenden Maßnahmen wären die Eisenbahnstrecken sicherlich genauso erfolglos geblieben, wie sie es zu Zeiten der B.L.E.A.G., der DEBG, der SWEG und der Deutschen Bundesbahn waren.

Auch geografische Gegebenheiten ermöglichten die Entstehung des Karlsruher Systems. Zum Beispiel ist das Oberzentrum Karlsruhe mit etwa 300.000 Einwohnern zu klein für eine vollwertige U-Bahn oder ein klassisches S-Bahn-System mit Vollbahnfahrzeugen³⁰⁶² und teilweise spezieller eigener Infrastruktur, wie es in Deutschland in Stuttgart, München, Berlin, Frankfurt und Hamburg existiert.³⁰⁶³

Ein weiterer Grund ist die Lage des Karlsruher Hauptbahnhofs, der 1913 etwa 2,5 km entfernt vom Stadtzentrum gebaut worden war. Daraus erklärt sich, warum in Karlsruhe, anders als in München oder Stuttgart, herkömmliche Eisenbahn- oder S-Bahn-Systeme der Deutschen Bundesbahn keine Funktion im innerstädtischen öffentlichen Nahverkehr übernehmen konnten.³⁰⁶⁴

Deshalb führte die Leitung der Verkehrsströme ausschließlich über den Hauptbahnhof zu Umsteigevorgängen und zu einer Verlängerung der Reisezeiten, was einen Nachteil des ÖPNV gegenüber dem MIV verursachte. Durch die direkten Stadtbahnlinien in die Karlsruher Innenstadt wurde dieses Problem beseitigt.

Und noch ein weiterer Umstand begünstigte die Entstehung des Karlsruher Systems: Auf Karlsruhe laufen sternförmig zahlreiche Eisenbahnstrecken zu, durch die die Region gut

³⁰⁶² Beispielsweise mit Fahrzeugen der Baureihe ET 420 oder dem Nachfolger, der Baureihe ET 423 gefahren.

³⁰⁶³ Vgl. Ludwig, Dieter; Kühn, Axel: Das Karlsruher Modell und seine Übertragbarkeit. Der Gedanke eines Mischbetriebs ist inzwischen anerkannt. In: Der Nahverkehr. Heft 10/95. Düsseldorf, 1995. S. 12–22.

³⁰⁶⁴ Interview mit Gerhard Schnaitmann, NVBW, am 28.12.2011.

erschlossen wird³⁰⁶⁵ und die mit Ausnahme der Strecke Karlsruhe – Graben – Mannheim für den Stadtbahnbetrieb geeignet sind. Dadurch konnte man zum größten Teil auf vorhandene Strecken zurückgreifen, die nur modernisiert werden mussten wodurch nur wenige Streckenabschnitte vollkommen neu zu bauen waren. Durch die Implementierung des Karlsruher Systems konnten einige dieser Strecken vor der Stilllegung bewahrt werden.

6.6 Gibt es den Wirtschaftsfaktor Stadtbahn?

Als in den 1960er Jahren der Streckenabschnitt Langensteinbach – Ittersbach stillgelegt werden sollte, gab es von anliegenden Firmen Proteste, und es wurde angegeben, dass man sich nur aufgrund des Bahnanschlusses in Ittersbach niedergelassen habe. Ihre Arbeitnehmer könnten ohne den Bahnanschluss nicht mehr zur Arbeit kommen. 1973 wurde das Industriegebiet Karlsbad-Ittersbach auf 40 Hektar erweitert. Die BNN stellten in ihrem Bericht über die Erweiterung heraus, dass das Industriegebiet im Stockmädle „direkt an der AVG, nahe an der Autobahn“³⁰⁶⁶ gelegen sei. Die Feststellung überrascht, da sie ein halbes Jahr vor Unterzeichnung des Vertrags über die Verlängerung der Bahn bis Ittersbach zwischender AVG und den Gebietskörperschaften den Vertrag publiziert wurde. Auch der Ittersbacher Ortsvorsteher Metz verweist auf die positive Wirkung der Stadtbahn sinngemäß mit den Worten: „schließlich sei heutzutage auch in Industriegebieten der Platz knapp, man könne nicht mehr jedem Arbeitnehmer einen Parkplatz zur Verfügung stellen“³⁰⁶⁷ und „ein Arbeitsplatz ist schließlich wichtiger als ein Parkplatz.“³⁰⁶⁸

In der Voruntersuchung zu ihrem Gutachten für den Regionalverband Mittlerer Oberrhein hatten die drei Gutachter Funck, Pampel und Schaechterle die Bedeutung eines ÖPNV mit hoher Qualität für die wirtschaftliche Entwicklung einer Region dargestellt, nicht zuletzt weil nicht jeder den Pkw nutzen könne oder wolle, um seine Mobilitätsbedürfnisse zu erfüllen.³⁰⁶⁹

³⁰⁶⁵ Vgl. Ludwig, Dieter; Kühn, Axel: Das Karlsruher Modell und seine Übertragbarkeit. Der Gedanke eines Mischbetriebs ist inzwischen anerkannt. In: Der Nahverkehr. Heft 10/95. Düsseldorf, 1995. S. 12–22.

³⁰⁶⁶ Zitat BNN: „Direkt an der AVG, nahe der Autobahn. Industriegebiet Karlsbad wird auf 40 Hektar erweitert. Bürgermeister Erich Hoffmann: Wir werden keine umweltfeindlichen Industriebetriebe im „Stockmädle“ ansiedeln!“ Karlsruhe, 7. April 1973. AVG-Registatur. Aktenzeichen 378.6, VII. BA – Pressemeldungen.

³⁰⁶⁷ Interview mit Günter Metz, Ortsvorsteher von Ittersbach, am 12. November 2010.

³⁰⁶⁸ Zitat Interview mit Günter Metz, Ortsvorsteher von Ittersbach, am 12. November 2010.

³⁰⁶⁹ Vgl. Regionalverband Mittlerer Oberrhein (Hrsg.): Funck, Rolf; Pampel, Fritz; Schaechterle, Karlheinz u. a.: Vorstudie einer Untersuchung über die Möglichkeiten einer künftigen Erschließung

Die Frankfurter Rundschau berichtete 2003, dass der Landkreis Karlsruhe zwischenzeitlich das Gebiet in Baden-Württemberg mit dem dynamischsten Wirtschaftswachstum geworden sei, wozu neben der Ansiedlungspolitik auch das extrem gute Stadtbahnnetz, so die Aussage des damaligen Landrates Claus Kretz gegenüber der Frankfurter Rundschau, geführt habe.³⁰⁷⁰

Auch die Zeitschrift „Arbeitnehmer“ berichtete 2003, dass die Stadtbahn ein positiver Standortfaktor für die gesamte Region sei und das Karlsruhe Umland Wachstumsraten deutlich über dem Durchschnitt aufweise (das Wachstum der letzten zehn Jahre habe 50 % betragen); der ÖPNV sei ein erstrangiger Wirtschaftsfaktor.³⁰⁷¹

Einige Jahre vorher hatten die Deutsche Bahn AG, der VDV und der Verband der Automobilindustrie anlässlich eines Spitzengesprächs ein ähnlich lautendes Thesenpapier vorgelegt, in dem betont wurde, dass ein leistungsfähiges Verkehrssystem die Grundbedingung für eine funktionierende Wirtschaft und ein Eckpfeiler unseres Gesellschaftssystems sei.³⁰⁷²

Im Unterschied hierzu führte eine Vertreterin der Firma Nero AG im November 2009 aus, dass entscheidend für die Standortwahl im Industriegebiet Ittersbach gewesen wäre, dass überhaupt Platz vorhanden gewesen sei und außerdem die steuerlichen Bedingungen die Investitionen unterstützt hätten. Der Anschluss des Industriegebiets an die Stadtbahn sei, da die Mitarbeiter überwiegend mit dem Pkw kämen, höchstens ein angenehmer Nebeneffekt gewesen.³⁰⁷³

In Bretten war die Stadtbahn kein Selbstzweck, sondern ein Bestandteil einer ganzen Reihe von erfolgreichen Maßnahmen Paul Metzgers zu Restrukturierung der Stadt Bretten nach dem Ausbruch der wirtschaftlichen Krise Anfang der 1980er Jahre und nicht als heilsbringendes Merkmal an sich. Denn eine funktionierende Infrastruktur, und zu dieser gehört auch ein Stadtbahnssystem, ist eine Voraussetzung für den wirtschaftlichen Erfolg einer Region, wenn

der Region Mittlerer Oberrhein durch den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). Karlsruhe 1975. S. 46.

³⁰⁷⁰ Vgl. Frankfurter Rundschau vom 19. Februar 2003: Sattler, Karl-Otto: Mit der Stadtbahn in den Wirtschaftsaufschwung. Die Region Karlsruhe profitiert von einem vorbildlichen Nahverkehrssystem. Frankfurt am Main, 2003. VBK-Registratur. Ordner Bibliographie III. 2001 bis 2006.

³⁰⁷¹ Vgl. Sattler, Karl-Otto: Karlsruher Verkehrsverbund. „Der Kunde kann einfach sitzen bleiben“. In: Arbeitskammer des Saarlandes (Hrsg.): Arbeitnehmer. Heft 1/2003. Saarbrücken 2003. VBK-Registratur. Ordner Bibliographie II.

³⁰⁷² Vgl. Deutsche Bahn AG; Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV); Verband der Automobilindustrie e. V. (VDA) (Hrsg.): Verkehrspolitisches Thesenpapier. Stand 07. September 1995. Köln 1995. S. 2. VBK-Registratur. Ordner Artikel/Vorträge von Herrn Ludwig für VDV.

³⁰⁷³ Interview mit einer Mitarbeiterin der Personalabteilung der Firma Nero AG am 12. November 2010.

auch nicht die einzige. Gerade das Beispiel Brettens zeigt dies. Das bloße Vorhandensein von Infrastruktur ist keine Garantie für wirtschaftlichen Aufschwung.

Entlang der Stadtbahnstrecken, beispielsweise in Ittersbach, Neureut, Eggenstein-Leopoldshafen, Linkenheim-Hochstetten, Rheinstetten und Bretten sind etliche Neubau- und Industriegebiete entstanden, und die Bevölkerung in den Gemeinden nahm zu. Ob die Entwicklung des Bevölkerungszuwachses jedoch nur auf die Stadtbahn zurückzuführen ist oder ob dieser auch daran lag, dass in Karlsruhe selbst nur relativ wenig Bauland ausgewiesen wurde, bleibt offen. Betrachtet man Neubaugebiete in Rheinland-Pfalz, beispielsweise südlich von Wörth in Hagenbach³⁰⁷⁴ oder nördlich von Wörth zum Beispiel in Jockgrim oder Herxheim, sind diese ohne Stadtbahnanschluss, teilweise sogar ganz ohne Bahnanschluss entstanden. Auch die sogenannten Karlsruher Bergdörfer sind im gleichen Zeitraum ohne Straßenbahn- oder Stadtbahnanschluss gewachsen. Der Bevölkerungsanstieg könnte also auch lediglich die Folge der Stadtflucht sein.

Die Frage, ob die Wohngebiete entlang den Stadtbahnstrecken als Entwicklungsachsen wegen der Karlsruher Stadtbahn oder wegen der allgemeinen Nachfrage nach Bauland für Wohnungen entstanden sind, kann mithin nicht abschließend beantwortet werden. Wofür ein Stadtbahnanschluss jedoch verantwortlich zu sein scheint, ist der überproportionale Anstieg der Grundstückspreise. Und somit ist die Stadtbahn auch dadurch ein Wirtschaftsfaktor, denn durch den Verkauf der teuren Grundstücke kommt Geld in die Gemeinden.

6.7 Gab es den einen Erfinder des Karlsruher Modells? Und nur ein (Gesamt-)Konzept?

Bleibt zum Abschluss noch eine bisher offene Frage: Gab es den Einzelnen, der das Karlsruher Modell erfunden und es in einem Generalplan festgelegt und nach und nach anhand dieses Planes realisiert hat?

Dieter Ludwig war nicht „der Eine“, der das Karlsruher Modell alleine erfunden hat. Genauso wenig wie Günther Klotz. Auch gab es keinen umfassenden Grundentwurf des Karlsruher Stadtbahnsystems. Es existierte kein General- oder Masterplan, den man über Jahrzehnte hinweg verfolgte.

³⁰⁷⁴ Hagenbach beispielsweise wurde erst Mitte des ersten Jahrzehnts des 21. Jahrhunderts wieder an den SPNV angeschlossen; vorher war die Eisenbahnstrecke nur für den Güterverkehr geöffnet.

Es gab zwei Führungspersönlichkeiten, die jeweils in ihrer Zeit, aber beileibe nicht alleine, Ideen hatten und förderten sowie Teile des heutigen Karlsruher Stadtbahnsystems realisieren oder Maßnahmen einleiten ließen. Wobei, dieses ist ein wesentliches Merkmal des Modells, immer auf sich bietende Chancen und Möglichkeiten flexibel reagiert wurde. Man setzte das um, was gerade möglich oder gewünscht war, sowohl was die Strecken an sich, aber auch die Finanzierung von Strecken und Betrieb betrifft.

Und so wurde immer da eine Strecke oder ein Streckenabschnitt gebaut, wo sich gerade die Möglichkeit ergab. In der Ära Ludwig wuchs das Karlsruher Modell auf diese Weise weit über die von Ludwig selbst ursprünglich vorgegebenen Grenzen, d.h. über die angedachte Entfernung von etwa 20 bis 30 km außerhalb Karlsruhes hinaus.

Das System dehnte sich über die Kernregion Karlsruhes hinaus in den Kraichgau bis nach Hohenlohe, in die Ortenau, in den Schwarzwald und bis vor die Tore Stuttgarts aus. Nur in der Pfalz kamen die Karlsruher nicht so recht voran.

Dieter Ludwig war also nicht der erste, der die Idee hatte, mit Straßenbahnen aus der Region direkt in die Stadt zu fahren und durchgehende, umsteigefreie Verbindungen aus der Region in die Karlsruher Innenstadt und zurück anzubieten. Die Idee, mit Straßenbahnen bzw. Stadtbahnwagen auf Eisenbahnstrecken zu fahren, hatte Dieter Ludwig ebenfalls nicht als Erster. Den Gedanken, NE-Bahnen und Bundesbahnzüge gemeinsam auf einer Bundesbahnstrecke fahren zu lassen und der DB dafür Trassengebühren – in welcher Form auch immer – zu zahlen, hatte Ministerialrat Dr. Autenrieth schon in den 1950er Jahren geäußert. Auch über wesentliche Elemente des heutigen Stadtbahnnetzes, die Stadtbahnlinien nach Rheinstetten, auf die Hardt, nach Hochstetten, nach Wörth, nach Pforzheim und Bretten wurde schon zwischen Mitte der 1950er und Anfang der 1970er Jahre nachgedacht. Ebenso wie auch die Idee eines Gemeinschaftsbetriebs von Straßenbahn und Bundesbahn auf derselben Strecke, auf der Hardtbahn, bereits 1965, als die Idee seines Freundes Klaus Burgstahler, von Kreisrat Wolfgang Nagel erstmals präsentiert wurde. Der Plan, auf der Hardtbahn die bestehende Trasse zu verlassen, um zur besseren Erschließung Ausschleifungen durch die bedienten Orte zu legen, wurde von Prof. Leutzbach präsentiert.

Ein Großteil der Ideen als gedankliche Basis des Karlsruher Modells ist in Karlsruhe schon entstanden, als Klotz Oberbürgermeister und Ludwig noch nicht bei den VBK war.

Das Karlsruher Modell wurde auch nicht als ein von Anfang an feststehendes ganzheitliches Konzept entwickelt und konsequent, nach und nach, gemäß diesem Konzept umgesetzt. Das

Karlsruher Stadtbahnsystem ist vielmehr in einer Art Evolution gewachsen, jede Generation folgte dem jeweils Machbaren, nutzte die sich ihr bietenden und bestehenden Möglichkeiten, plante und baute Streckenteile.

Dieter Ludwig hat alle diese Voraussetzungen, die vorhandenen Vorarbeiten und teilweise vagen Ideen aufgenommen, zu einem Konzept zusammengefasst und zu einer, zu seiner Vision gemacht und realisiert. Auch hat er die Bereitschaft und die Fähigkeiten der beteiligten Personen erkannt und aufgenommen, teilweise erst geweckt und gebündelt, um seine Vision umzusetzen. Er stellte eine Mitarbeiterschaft zusammen, die er führte und mit der er arbeitete.

Hinzu kommt, dass Ludwig und sein kaufmännischer Leiter Rupert Bruder die bestehenden Gesetze und Regelungen im Interesse der Region nutzten und es so schafften, die notwendigen finanziellen Mittel zu akquirieren.

Das Erfolgsmodell der AVG war auch das Angebot aus einer Hand: Die AVG plante, baute Strecken um, die sie anschließend mit ihren Stadtbahnen befuhr. Die Zeit vor und während des Beginn der Regionalisierung und der Neuregelung der Eisenbahnmärkte stellte sich für die Implementierung und den Ausbau dieses Modells als ideal heraus. Ludwig hat, wie auch Helmut Kohl im Falle der deutschen Einheit, „beherzt und taktisch klug den Mantel der Geschichte ergriffen“,³⁰⁷⁵ in seinem Fall den der „Verkehrsgeschichte“. Ein spezielles Beispiel für diese Fähigkeit stellt die LNT-Richtlinie dar.

Ludwig war die Führungspersönlichkeit, der unermüdliche Antreiber, der Motivator, der begeisterte und begeisternde Visionär, der diese Begeisterung bis heute auch anderen vermitteln kann und vermittelt. Er übernahm die bestehenden Vorplanungen und teilweise eher vagen Ideen, ließ sie weiterentwickeln, konkretisieren und fügte sie zusammen. Vor allem „verkaufte“ und realisierte er sie. Er war, wie in der Sendung Eisenbahnromantik gesagt wird, „der Initiator des Systems“.³⁰⁷⁶ Er hat die Idee – wenn auch nicht alleine – umgesetzt.

Denn wie einst schon Gottlieb Daimler, der erkannt hatte: „Die Idee ist nichts, nur die Umsetzung zählt.“³⁰⁷⁷

³⁰⁷⁵ Zitat Karasek, Hellmuth: „Der Mantel der Geschichte. Rudolf Augstein war der einflussreichste Journalist der Nachkriegszeit.“ S. 189. In Der Spiegel, Nr. 38/2007. Hamburg 2007. S. 188 – 191.

³⁰⁷⁶ Zitat SWR – Sendereihe Eisenbahnromantik: 100 Jahre Albtalbahn. Ein Film von Harald Kirchner. Redaktion: Hagen v. Ortloff. Leitung der Sendung: Peter Latzel. Baden-Baden / SWR 1998. Minute 19.

³⁰⁷⁷ Zitiert nach einer Aussage des Automobilhistorikers Harry Niemann. In: Autolegenden. Gottlieb Daimler. SWR 2011, Ausstrahlung 22. Mai 2011.

Wer diese Idee, Eisenbahn und Straßenbahn zu verknüpfen, die Albtalbahn ans Karlsruher Straßenbahnnetz anzuschließen und dadurch umsteigefreie Verbindungen in die Karlsruher Innenstadt zu ermöglichen, ursprünglich als Erster hatte, Oberbürgermeister Klotz oder ein damaliger Mitarbeiter der Stadtverwaltung oder der VBK, kann nicht mehr festgestellt werden. Jedenfalls traf der Karlsruher Gemeinderat unter Klotz' Führung im Jahr 1960 bewusst die Entscheidung für die Beibehaltung der Straßenbahn.

Als die WIBERA in den 1960er Jahren empfahl, das Straßenbahnnetz zumindest stark zu verkleinern und auf Busse umzustellen, reagierte Klotz mit Streckenneubauten, unter anderem in „seinen“ neuen Stadtteil Waldstadt und ließ das Gutachten „verschwinden“. Statt die Straßenbahn abzuschaffen, wurde in der Ära Klotz schon über den weiteren Ausbau des Karlsruher Straßenbahnnetz in die Region, nach Rheinstetten, auf die nördliche Hardt, nach Wörth und Richtung Osten nachgedacht.

Aber auch Klotz reagierte teilweise nur auf extern gegebene Situationen. Einen Masterplan für ein Karlsruher Stadtbahnmodell im eigentlichen Sinn hatte auch er nicht. Klotz hinterließ Ludwig aber ein festes Fundament, auf das dieser aufbauen konnte. Ohne die Entscheidungen und Taten von Klotz und seinen Mitarbeitern hätte Ludwig sein Modell wohl nie entwickeln und nie realisieren können.

„Wer Visionen hat, sollte zum Arzt gehen“, sagte einst Bundeskanzler Helmut Schmidt.³⁰⁷⁸ Im Falle des Karlsruher Modells liegt der Sachverhalt anders. Ohne die Visionen von Klotz und später Ludwig hätte kein Karlsruher Modell entstehen können.

Erst die Umsetzung der Visionen, die Realisierung unmöglich erscheinender Ideen durch zuerst Günther Klotz und dann Dieter Ludwig, deren Mitarbeitern und externer Partner machte das Karlsruher Modell möglich. So wurde es zu dem, was es heute ist.

³⁰⁷⁸ Zitiert nach Welt Online: 90. Geburtstag. Helmut Schmidt berauscht mit seiner Nüchternheit. Berlin 22.12.2008. <http://welt.de/103769349>. Zugriff 06. Juli 2012.

7 Abkürzungsverzeichnis

AEG	„Das“: Allgemeines Eisenbahngesetz
AEG	„Die“: Allgemeine Electricitäts-Gesellschaft
AVG	Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH
BEV	Bundeseisenbahnvermögen
BHM-Bahnen	Bruchsal-Hilsbach/Menzingen-Bahnen, später nördlicher Ast verkürzt bis Odenheim, heute Kraichtal- und Katzbachtalbahn
B.L.E.A.G.	Badische Lokaleisenbahn Aktiengesellschaft
BMO-Bahnen	Bruchsal-Menzingen/Odenheim-Bahnen, heute Kraichtal- und Katzbachtalbahn
BOA	Verordnung des Innenministeriums Baden-Württemberg über den Bau und Betrieb von Anschlussbahnen
BOStrab	Bau- und Betriebsordnung für Straßenbahnen
BUZO	Bürgeraktion Umweltschutz Zentrales Oberrheingebiet
BZA	Bundesbahn-Zentralamt, München
DB	Deutsche Bahn AG, bis 1994 Deutsche Bundesbahn
DEBG	Deutsche Eisenbahn Betriebsgesellschaft
DEC	Deutsche Eisenbahn Consult, heute DB International
DR	Deutsche Reichsbahn
EIBV	Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung
EBO	Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung
FV-NE	Fahrdienstverordnung für nichtbundeseigene Eisenbahnen
Hz	Hertz
IfV	Institut für Verkehrswesen des KIT
IV	Individualverkehr
KASIG	Karlsruher Schieneninfrastruktur-Gesellschaft mbH
KIT	Karlsruher Institut für Technologie, entstanden durch den Zusammenschluss der Universität Karlsruhe (TH) mit dem Forschungszentrum Karlsruhe
km	Kilometer
kV	Kilovolt
KVV	Karlsruher Verkehrsverbund GmbH
KVVH	Karlsruher Versorgungs-, Verkehrs- und Hafen GmbH
KW	Kilowatt
LEFG	Landes-Eisenbahn-Fördergesetz
LNT	Leichter Nahverkehrstriebwagen
m	Meter
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MW	Megawatt

Na	Natrium
NE-Bahn	Nichtbundeseigene Eisenbahn
NVBW	Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH
OB	Oberbürgermeister
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
OSOP	Oberbausonderprogramm
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
Pkw	Personenkraftwagen
ptv	ptv Planung Transport Verkehr AG, Karlsruhe
PZB	Punktförmige Zugbeeinflussung
RVS	RVS Regionalbusverkehr Südwest GmbH, auch Südwestbus, früher Regionalverkehr Südwest, früher Geschäftsbereich Bahnbus der DB, Bundesbahndirektion Karlsruhe
S	Schwefel
SEG	Süddeutsche Eisenbahngesellschaft
SiFa	Sicherheitsfahrerschaltung
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SWEG	Südwestdeutsche Verkehrs AG, vormals Südwestdeutsche Eisenbahn AG
t	Tonne
ttk	TransportTechnologie-Consult Karlsruhe GmbH
UIC	Internationaler Eisenbahnverband
UMTS	Universal Mobile Telecommunications System
V	Volt
V_{\max}	Höchstgeschwindigkeit
VBK	Verkehrsbetriebe Karlsruhe
VCD	Verkehrsclub Deutschland
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
VGE	Verkehrsgemeinschaft Ettlingen
VRN	Verkehrsverbund Rhein-Neckar
ZKM	Zentrum für Kunst und Medientechnologie Karlsruhe

8 Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	„Bald AVG-Strecke über Spielberg“	113
Abbildung 2:	„Feinstufer“ in der Haltestelle Hauptfriedhof	125
Abbildung 3:	Breitraumwagen: Vierachser-Zugverband bestehend aus Trieb- und Beiwagen bei Einfahrt in die Haltestelle Konzerthaus.....	126
Abbildung 4:	Gelenktriebwagen Nr. 15; Typ GT8-EP im Albtal	129
Abbildung 5:	Skifach des Wagens Nummer 112 (ursprüngliche Nummer 12)	130
Abbildung 6:	GT6-D in der Haltestelle Hirtenweg	131
Abbildung 7:	GT8-D in der Haltestelle Rheinhafen.....	132
Abbildung 8:	Drei-Wagen-Zug EP-Wagen „Badewannen“	134
Abbildung 9:	Streckenkarte der Karlsruher Straßenbahn um 1930.....	141
Abbildung 10:	Ortsdurchfahrt Rheinstetten	153
Abbildung 11:	Mörsch Merkurstraße: Haltestelle mit Weiche Richtung Durmersheim.....	157
Abbildung 12:	Streckenplan der Rheinbahn.....	158
Abbildung 13:	Geplante Bedienung im Raum Rastatt/Durmersheim	160
Abbildung 14:	Eine mögliche Trassenführung in Durmersheim	164
Abbildung 15:	CDU-Flyer gegen Verlängerung der Stadtbahnlinie S2 bis Durmersheim ..	165
Abbildung 16:	Konzept für die Streckenführung in Blankenloch; Variante entlang der DB-Strecke.....	171
Abbildung 17:	Konzept für die Streckenführung in Blankenloch; Variante Hauptstraße/Mühlenweg	172
Abbildung 18:	Stadtbahnbrücke über die DB-Strecke Karlsruhe – Mannheim.....	176
Abbildung 19:	Stadtbahn Karlsruhe – Blankenloch, realisierte Variante	177
Abbildung 20:	Ortsdurchfahrt Blankenloch.....	178
Abbildung 21:	Streckenplan Stadtbahn Hagsfeld – Stutensee	179

Abbildung 22: Streckenplan Lokalbahn.....	182
Abbildung 23: Entwicklung der Grundstückspreise in Graben-Neudorf und Stutensee 1982 bis 1995	184
Abbildung 24: Ein „Dortmunder“ in der Mannheimer Straße in Rintheim	187
Abbildung 25: Wagen 512 (Typ GT6-80C) in Blankenloch.....	191
Abbildung 26: Ein Zugverband aus zwei GT 8-80C, je einem Fünf-Türer und einem Panoramawagen zwischen den Haltestellen Poststraße und Karlsruhe Hbf Bahnhofsvorplatz	194
Abbildung 27: Niederflurwagen Nr. 231 vor dem Karlsruher Hauptbahnhof.....	197
Abbildung 28: Haltepunkt Odenheim-West im Jahr 1993.....	205
Abbildung 29: Haltepunkt Zeutern-Ost im Jahr 1993.....	206
Abbildung 30: Pendlerverflechtungen im Einzugsgebiet der BMO-Bahnen – Auspendler.	208
Abbildung 31: Liniennetz – Zielzustand im Verkehrsgebiet der BMO-Bahnen.....	214
Abbildung 32: Fahrgastzahlen vorher-nachher auf ausgewählten Stadtbahnstrecken. Stand ca. 2005	219
Abbildung 33: Streckennetz der Pferde- und Dampfstraßenbahn um 1885.....	222
Abbildung 34: Verkehrslinienplan der Stadt Karlsruhe aus dem Jahr 1961	227
Abbildung 35: U-Strab-Tunnel-Variante A, WIBERA-Gutachten	231
Abbildung 36: U-Strab-Tunnel-Variante B, WIBERA-Gutachten	232
Abbildung 37: U-Strab-Tunnel-Variante C, WIBERA-Gutachten	233
Abbildung 38: „Kaiserstraße der Zukunft“	242
Abbildung 39: Dreigeschossige Kaiserstraße im Modell.....	243
Abbildung 40: „Die Kaiserstraße von morgen?“.....	244
Abbildung 41: „West-Center Kaiserplatz“	245
Abbildung 42: „Die ‚Grüne Hauptpost‘“	246

Abbildung 43: Trasse der Y-Lösung inkl. Streckenerweiterung in die Nordwest-Stadt.....	277
Abbildung 44: Vorschlag für ein integriertes Nahverkehrssystem	280
Abbildung 45: Plan von Funck, Pampel, Schaechterle für einen Eisenbahntunnel unter der Karlsruher Innenstadt	284
Abbildung 46: Städtische Entwicklungsachsen 1976.....	291
Abbildung 47: Netzvariante II Kompakt-U-Bahn.....	297
Abbildung 48: Entwicklung Straßenbahnnetz Karlsruhe	300
Abbildung 49: Der Eisenbahntunnel der N-Bahn	306
Abbildung 50: Plan des N-Bahn-Systems Mittlerer Oberrhein.....	308
Abbildung 51: Übersichtsplan des N-Bahn-Systems	311
Abbildung 52: Kruks „Konzept für ein gemeinsames Liniennetz VBK/DB“.....	315
Abbildung 53: Die Kleinprofilbahn im Größenvergleich	317
Abbildung 54: Doppelgelenkfahrzeug der Kleinprofil-U-Bahn.....	318
Abbildung 55: Tabelle der Kostenwerte.....	320
Abbildung 56: Zielerreichungsgrad Verkehrssystem Karlsruhe.	320
Abbildung 57: Kostenübersicht für die Varianten K-Bahn/Stadtbahn und M-Bahn/Stadtbahn.	321
Abbildung 58: K-Bahn Übergangsfahrzeug.....	322
Abbildung 59: Modell eines Magnetbahnfahrzeugs im Maßstab 1:1	323
Abbildung 60: Niederflurwagen der Linie 1 auf der Brücke über Günther-Klotz-Anlage und Südtangente	326
Abbildung 61: Eröffnung der Straßenbahnstrecke nach Oberreut	327
Abbildung 62: Plan U-Strab 1989. Variante 1	331
Abbildung 63: Entwurf der mit Gefrierverfahren zu erstellenden viergleisigen U-Strab	332
Abbildung 64: Entwurf der in Deckelbauweise zu erstellenden zweistöckigen U-Strab.....	333

Abbildung 65: Straßenbahn in der Kriegsstraße, Variante K1	339
Abbildung 66: Plan der ebenerdigen Straßenbahnstrecken in der Innenstadt.....	340
Abbildung 67: geplante Verkehrsführung Kreuzung Reinhold-Frank-/Kriegsstraße bei Realisierung einer Straßenbahnstrecke in der Kriegsstraße.....	341
Abbildung 68: Straßenbahn in der Kriegsstraße, Variante K4.....	342
Abbildung 69: Untersuchung 1992, U-Strab-Varianten U1 bis U5	343
Abbildung 70: 1992 – Geplantes Liniennetz mit Strecke in der Kriegsstraße.....	345
Abbildung 71: 1992 – Geplantes Liniennetz mit U-Strab unter der Kaiserstraße	346
Abbildung 72: Liniennetzkonzept Heiko Jacobs.....	349
Abbildung 73: 1997 – geplantes Streckennetz der VBK in Karlsruhe.....	354
Abbildung 74: ÖPNV-Konzept für Durlach der Grünen	356
Abbildung 75: Variante A1 des Modells Rothengatter, Scholl, Zumkeller: Oberirdische Streckenführung	360
Abbildung 76: Variante C1 des Modells Rothengatter, Scholl, Zumkeller: Oberirdische Streckenführung, ergänzt um Tunnel Mendelssohnplatz – Mühlburger Tor.....	361
Abbildung 77: Verlauf der Hardtbahn bis 1967.....	369
Abbildung 78: Straßenbahn in der Moltkestraße.....	384
Abbildung 79: Stadtbahnwagen der Linie S1 in der Blücherstraße	392
Abbildung 80: Stadtbahn der Linie S1 Richtung Neureut auf der Straßenbahnstrecke entlang der Nordwest-Stadt.....	396
Abbildung 81: Auszug aus Stadtplan Karlsruhe. Streckenführung der Stadtbahn in Neureut	403
Abbildung 82: Gemeinschaftsbetrieb DB-Güterzug / AVG in Neureut	406
Abbildung 83: Haltestelle Bärenweg in Neureut.....	407
Abbildung 84: Streckenplan Neureut	408

Abbildung 85: Mischprofil für Gleichstrom-Stadtbahnwagen.....	409
Abbildung 86: Verlauf der Hardtbahn bis 1967 und ab 1989	414
Abbildung 87: Ortsdurchfahrt Linkenheim.....	422
Abbildung 88: Streckenführung in Linkenheim-Hochstetten	423
Abbildung 89: Streckenführung in Linkenheim-Hochstetten mit neu entstandener Wohnbebauung.....	425
Abbildung 90: Wohnbebauung entlang der Hardtbahn.....	426
Abbildung 91: Batterieanhänger mit NaS Batterie	435
Abbildung 92: Mischprofil Zweisystem-Stadtbahnwagen, ursprüngliche Entwicklung	442
Abbildung 93: Stadtbahnwagen 501 auf Probefahrt 1986 im Karlsruher Hauptbahnhof.....	444
Abbildung 94: Wagen Nr. 825 im Einsatz auf der Linie S5 zwischen Durlach und Grötzingen.....	447
Abbildung 95: Umschalter auf dem Wagendach eines Zweisystem-Stadtbahnwagens	449
Abbildung 97: Anzeige im Führerstand bei 15 kV	450
Abbildung 98: Systemwechselstelle.....	451
Abbildung 99: Bild schematische Darstellung des Zweisystem-Fahrzeugs	453
Abbildung 100: Wagen Nr. 816, BR 450 der DB Regio AG am Durlacher Tor	454
Abbildung 101: Ein Zweisystem-Stadtbahnwagen der 2. Generation passiert einen TGV ...	455
Abbildung 102: Auszug aus Stadtplan Karlsruhe: Grötzingen – Wiesenäckerweg.....	464
Abbildung 103: Straßenbahngleis in der Pforzheimer Straße.....	471
Abbildung 104: Notizzettel Dieter Ludwigs zur Vorbereitung auf die Podiumsdiskussion am 23. November 1987	475
Abbildung 105: Varianten der Stadtbahnstreckenführung in Durlach und Grötzingen.....	479
Abbildung 106: Plan der Streckenführung der Stadtbahn in Durlach.....	481

Abbildung 107: Brücke der Stadtbahnstrecke über die Eisenbahnstrecke Karlsruhe – Heidelberg	491
Abbildung 108: „Flächenrecycling in Bretten“	494
Abbildung 109: Vergleich Haltepunkte und Bahnhöfe entlang der Pilotstrecke Karlsruhe – Bretten vor und nach der Inbetriebnahme der Stadtbahn.....	495
Abbildung 110: Fahrgastzahlentwicklung Stadtbahn Karlsruhe – Bretten 1991 bis 2006	499
Abbildung 111: Fahrtzwecke mit der Stadtbahn Karlsruhe – Bretten	500
Abbildung 112: Verkehrsmittelwahl vor der Stadtbahn	501
Abbildung 113: Auszug aus Stadtplan Karlsruhe. Überleitungsstrecke Stadtbahn zwischen Maxau und Knielingen	521
Abbildung 114: Vorlaufbetrieb Karlsruhe Hbf – Pforzheim Hbf	532
Abbildung 115: KVV: Aufgabenträger – Regieebene – Betreiber	556
Abbildung 116: Gesellschaftsanteile der KVV-Gesellschafter.....	558
Abbildung 117: Verbundgebiet des KVV	558
Abbildung 118: Einband des Kriminalromans „Straßenfeger“ von Karen Adams.....	561
Abbildung 119: Fahrgastzahlentwicklung im KVV 1995 bis 2010.....	563
Abbildung 120: „Stadtbahnkreuz Bretten“	571
Abbildung 121: Stadtbahnzug im Murgtal.....	575
Abbildung 122: Y-Schwellen und Stromschiene am Tunnelportal des Stieltunnels im Murgtal	582
Abbildung 123: Stromschiene / Tunnelfahrleitung.....	583

9 Literaturverzeichnis

Belletristik

Adams, Karin: Straßenfeger. München 2003.

Lindemann, Thomas (Hrsg.): Bert E. A. Klag: Die Fünf. Versuch über eine Straßenbahn. Karlsruhe 2006.

Darstellungen

Gedruckte veröffentlichte Darstellungen

Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (Hrsg.): Bindewald, Klaus: Die Albtalbahn: Geschichte mit Zukunft. Von der Schmalspurbahn zur modernen Stadtbahn. Ubstadt-Weiher 1998.

Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (Hrsg.): Bindewald, Klaus: Die Albtal-Verkehrs-Gesellschaft. Weltweit vorbildliches Nahverkehrssystem. Heidelberg – Ubstadt-Weiher – Basel 2007.

Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (Hrsg.): Geyer, Wolfram Christian: Die Karlsruher Lokalbahn. Vom Lobberle zur Stadtbahn – von Spöck nach Durmersheim. Unter Mitarbeit von Bindewald, Klaus; Honervogt, Ulrich u. a. Heidelberg – Ubstadt-Weiher – Basel 2006.

Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (Hrsg.): Ludwig, Dieter u. a.: Die Kraichgaubahn: Schienenverkehr zwischen Karlsruhe und Eppingen von den Anfängen bis heute. Heidelberg – Ubstadt-Weiher – Basel 2004.

Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (Hrsg.): Scherff, Klaus: Die Murgtalbahn: Von den Anfängen bis heute. 75 Jahre durchgehender Eisenbahnverkehr von Rastatt nach Freudenstadt. Heidelberg – Ubstadt-Weiher – Basel 2003.

Allgeier, Jochen: Das Karlsruher Modell. In: Thomas J. Mager (Hrsg.): ÖPNV in Klein- und Mittelstädten – Perspektiven für einen wirtschaftlichen ÖPNV?! Perspektiven zur Verkehrspraxis. Köln 2011. S. 35–47.

Baring, Arnulf: Machtwechsel. Die Ära Brandt-Scheel. 4. Auflage. Stuttgart 1983.

Hoepke, Klaus-Peter: Geschichte der Fridericiana. Stationen in der Geschichte der Universität Karlsruhe (TH) von der Gründung 1825 bis zum Jahr 2000. Karlsruhe 2007.

Hof; Walter; Paur, Eva; Schramm, Gebhard; Bürgerverein Waldstadt e. V. (Hrsg.): Die Waldstadt in Karlsruhe. Ein lebendiger Stadtteil im Grünen. Karlsruhe 2007.

Gleitsmann-Topp, Rolf-Jürgen (Hrsg.): Technikdiskurse. Karlsruher Studien zur Technikgeschichte. Band 1: Oetzel, Günther: Das pulsierende Herz der Stadt. Stadtraum und industrielle Mobilität. Die Karlsruher Bahnhofsfrage. Karlsruhe 2005. (<http://digbib.ubka.uni-karlsruhe.de/volltexte/1000002976>)

Iffländer, Helmut: Die Albtalbahn. Von der Bimmelbahn zum modernen Nahverkehrsbetrieb. München 1987.

Karlsruher Verkehrsverbund; Lindemann, Thomas (Hrsg.): Schlemmen in der Region mit Bus und Bahn des KVV. 65 Restaurant Tipps in der Region Karlsruhe. Karlsruhe 2003.

Kochems, Michael; Meißner, Frank von: Regionalbahnen im Südwesten. HzL, SWEG, AVG und WEG auf ihrem Weg in die Zukunft. Düsseldorf 2004.

Krause, Reinhard: Der Hamburger Verkehrsverbund von seiner Gründung 1965 bis heute. Norderstedt 2009.

Müller, Klaus: Ausflüge in die KulturRegion. Zwischen Baden-Baden und Bruchsal, Rastatt und Bretten. Karlsruhe 2005.

Riechers, Daniel: Von der Nebenbahn zur Stadtbahn. 100 Jahre Bahn von Bruchsal nach Menzingen und Odenheim. Ubstadt-Weiher 1996.

Schedler, Jürgen; Technologie Region Karlsruhe GbR; Albert Hall-Verkehrs-Gesellschaft mbH (Hrsg.): Schedler, Jürgen: von Hohenlohe durch die Rheinebene in den Schwarzwald – ein Reisebegleiter für die längste Stadtbahnstrecke der Welt. Heidelberg – Ubstadt-Weiher – Basel 2006.

Stadt Karlsruhe-Stadtarchiv (Hrsg.): Asche, Susanne; Bräunche, Ernst Otto; Koch, Manfred; Schmitt, Heinz; Wagner, Christina: Karlsruhe. Die Stadtgeschichte. Karlsruhe 1998.

Stadtarchiv Karlsruhe, Verkehrsbetriebe Karlsruhe (Hrsg.); Koch, Manfred (Hrsg.): Mit Beiträgen von: Bindewald, Klaus; Ludwig, Dieter; Stammler, Horst u. a.: Unter Strom. Geschichte des öffentlichen Nahverkehrs in Karlsruhe. Veröffentlichungen des Karlsruher Stadtarchivs, Bd. 20. Karlsruhe 2000.

Zefferer, Jochen: Die Daxlander Straßenbahnstrecken. Karlsruhe 2009.

Zeunert, Wolfgang (Hrsg.): Kleinbahnbücher. Verlagsnummer 27: Höltge, Dieter: Albtalbahn und Kleinbahn Pforzheim – Ittersbach. Gifhorn 1976.

Unveröffentlichte Darstellungen:

Bindewald, Klaus: Chronik 2009 des Verkehrswesens in der Region Karlsruhe. Bad Herrenalb 2010.

Lauber, Stefan: Dokumentation unterschiedlicher Ziele der Stadtverkehrsplanung in Zeitverlauf am Beispiel des Stadtbahntunnels in Karlsruhe. Vertiefungsarbeit am Institut für Verkehrswesen, Universität Karlsruhe. Karlsruhe 1997.

Gedruckte Quellen

Weißbücher/Untersuchungen

ABB Henschel AG, Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH, Stadt Bretten (Herausgeber): Stammler, Horst; Zimmermann, Werner: Richtung Bretten – Richtung Zukunft. Über die erste

Stadtbahn auf einer Bundesbahnstrecke Karlsruhe – Bretten 1992. Die Stadtbahn fährt Bundesbahn. Bretten 1992.

Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (AVG); SNV Studiengesellschaft Nahverkehr (Hrsg.): Drechsler, Georg; Rieke, Horst u. a.: Durchführbarkeitsuntersuchung zur Verknüpfung des Schienenpersonenverkehrs eines Straßenbahnbetriebs und der Deutschen Bundesbahn am Beispiel des Raumes Karlsruhe. Karlsruhe 1984. Gefördert vom Bundesministerium für Forschung und Technologie (BMFT). Förderungskennzeichen TV 8306 3. KIT, Institut für Straßenbau und Eisenbahnwesen. Institutsbibliothek. Signatur FG106.0 bis 106.4:

- FG106.0: Drechsler, Georg: Zusammenfassung
- FG106.1(1): Teil 1: Drechsler, Georg; Rieke, Horst u. a.: Verkehrsuntersuchung
- FG106.2: Teil 2: Drechsler, Georg; Wegener, Paul u. a.: Technische Untersuchungen zum Antriebskonzept.
- FG106.3: Teil 3: Bernstein, Gerhard; Otto, Winfried, Timm, Harald: Grundsatzfragen, Randbedingungen, und Möglichkeiten für Anlagen, Fahrzeuge und Betrieb.
Teil 4: Jencke, Peter; Rieke, Horst: Wirtschaftlichkeitsuntersuchung und genehmigungsrechtliche Rahmenbedingungen.

Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (AVG); Deutsche Bundesbahn (Hrsg.): Bickelhaupt, Reinhard; Pastorini, W.; Häfele, Hans Herwig (Bearbeiter): Stadtbahn auf der Murgtalstrecke. Karlsruhe 1992. Archiv Allgeier. Ordnungszeichen S-11.

Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH, Bundesbahndirektion Karlsruhe (Herausgeber); Drechsler, Georg, Bickelhaupt, Reinhard; in der Beek, Martin; Pastorini, Willy.; Häfele, Hans-Herwig (Bearbeiter): Konzept für den Schienenpersonennahverkehr in der Region Karlsruhe . Karlsruhe 1993. Archiv Allgeier. Ordnungszeichen S-11.

Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (AVG) (Hrsg.): Bickelhaupt, Reinhard; in der Beek, Martin (Bearbeiter): Stadtbahn auf der Enzbahn. Im Auftrag der Landkreise Calw und Freudenstadt, dem Enzkreis und der Stadt Pforzheim. Karlsruhe 1995. Archiv Allgeier. Ordnungszeichen S-11.

Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (AVG) (Hrsg.): Bickelhaupt, Reinhard; in der Beek, Martin; Schilling, Rolf (Bearbeiter): Stadtbahn auf der Murgtalbahn. Karlsruhe 1995. Archiv Allgeier. Ordnungszeichen S-11.

Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (AVG) (Hrsg.): Bickelhaupt, Reinhard; in der Beek, Martin; Schilling, Rolf (Bearbeiter): Stadtbahn auf der Nagoldtalbahn. Im Auftrag der Landkreise Calw, Enzkreis und Freudenstadt sowie der Stadt Pforzheim. Karlsruhe 1995. Archiv Allgeier. Ordnungszeichen S-11.

Arbeitskreis Stadtbahn Karlsruhe – Pforzheim (Hrsg.): Bahnert, Clauss, Kühn, Kienzler, Riegert u. a.: Stadtbahn Karlsruhe – Pforzheim. Untersuchung 1990. Pforzheim 1990. Archiv Allgeier. Ordnungszeichen S-12.

Bündnis 90 – Die Grünen; Durlacher Grüne (Hrsg.): Stolz, Gerhard; Köster, Ralf; Maier, Dietmar: ÖPNV-Konzept für Durlach und Umgebung. Karlsruhe 1998. In: <http://www.gruene-karlsruhe.de/fileadmin/gruene-karlsruhe/ovs/Durlach/doc/DuRb0201.doc> vom 18.03.2012.

Deutsche Bahn AG; Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH: Bildung einer Nahverkehrsgesellschaft im Raum Nordschwarzwald – Südpfalz. Eine gemeinsame Untersuchung von DB und AVG. Karlsruhe 1994. Archiv Allgeier. Ordnungszeichen S-11.

Funck, Rolf; Pampel, Fritz; Schaechterle, Karlheinz u. a.: Beurteilung möglicher Nahverkehrssysteme in Karlsruhe. Gutachten im Auftrag der Stadt Karlsruhe. Karlsruhe, Hamburg, München 1976. KIT, Campus Süd, Institut für Verkehrswesen, Institutsbibliothek. Signatur Ö 2741.

Holdschuer, Guido; Schaechterle, Karl-Heinz; Siebrand, Helmut: Verkehrsuntersuchung Öffentlicher Personennahverkehr im Mittelbereich Bretten und Knittlingen. Durchgeführt im Auftrag des Landratsamts Karlsruhe. Ulm, Neu-Ulm 1989.

Ingenieur Gesellschaft Verkehr (Hrsg.): Bachmann, Peter; Leiner, Andreas u. a. (Bearbeiter): Untersuchung zur Verbesserung des Schienenpersonennahverkehrs Bietigheim-Bissingen – Pforzheim. Durchgeführt im Auftrag des Landkreises Ludwigsburg, des Enzkreises sowie der Stadt Pforzheim, gefördert vom Verkehrsministerium Baden-Württemberg. Stuttgart 1994. Archiv Allgeier. Ordnungszeichen S-12.

Innenministerium Baden-Württemberg: Denkschrift des Innenministeriums Baden-Württemberg über die Albtalbahn. Stuttgart 1955. In: AVG-Registratur. Aktenzeichen 100/6-1. Denkschrift des Innenministeriums Baden-Württemberg.

Jung, Volkhard; Kruk, Dieter: Vorschlag für ein Nahverkehrssystem in der Region Mittlerer Oberrhein unter weitgehender Verwendung vorhandener DB-Trassen (N-Bahn). Karlsruhe 1981. KIT, Campus Süd, Institut für Verkehrswesen, Institutsbibliothek. Signatur Ö 3766.

Karlsruher Verkehrsverbund (KVV) (Hrsg.): Bickelhaupt, Reinhard; in der Beek, Martin (Bearbeiter): Stadtbahn auf der Kraichgaubahn Bretten – Eppingen – Heilbronn. Karlsruhe 1994. Archiv Allgeier. Ordnungszeichen S-11.

Karlsruher Verkehrsverbund (KVV) (Hrsg.): Bickelhaupt, Reinhard; in der Beek, Martin (Bearbeiter): Stadtbahn Baden-Baden. Karlsruhe 1994. Archiv Allgeier. Ordnungszeichen S-11.

Karlsruher Verkehrsverbund (KVV) (Hrsg.): Bickelhaupt, Reinhard; Brocke, Delia (Bearbeiter): Stadtbahn Wörth – Gernersheim, Wörth – Lauterbourg (Entwurf). Karlsruhe 1996. Archiv Allgeier. Ordnungszeichen S-11.

Karlsruher Verkehrsverbund: Gemeinschaftstarif des KVV. Gültig ab 12. Dezember 2010. Karlsruhe 2010.

Kühn, Axel u. a. (Bearbeiter): Stadtbahn Karlsruhe – Pforzheim. Untersuchung 1990. Karlsruhe 1990.

Leutzbach, Wilhelm u. a.: Untersuchung über den öffentlichen Nahverkehr im Raume Karlsruhe zwischen der Stadt Karlsruhe und den Gemeinden der unteren Hardt. Teil I: Verkehrsuntersuchung untere Hardt. Und: Teil II: Verkehrsuntersuchung über die Möglichkeiten der Einführung einer Straßenbahn aus Richtung Neureut in das Straßenbahnnetz der Stadt Karlsruhe. Karlsruhe 1970. KIT, Campus Süd. Institutsbibliothek Institut für Verkehrswesen. Signatur 485-8.

Planungsgemeinschaft Zentrales Oberrheingebiet (Hrsg.); Bayer, Adolf u. a.: Raumordnungsplan für die Region der Planungsgemeinschaft Zentrales Oberrheingebiet. Textband. Karlsruhe 1971. KIT Campus Süd Bibliothek, Signatur 73 J 1 Text.

Planungsgemeinschaft Zentrales Oberrheingebiet (Hrsg.); Katz, Walter: Studie zum Personennahverkehr in der Region Mittlerer Oberrhein. Karlsruhe 1973. KIT, Institut für Verkehrswesen, Institutsbibliothek. Signatur Ö 2224.

Pro Bahn e. V.: Kruk, Dieter: Brief an die Gebietskörperschaften im Raum Karlsruhe. Pforzheim, Mühlacker, Bruchsal, Baden-Baden, Rastatt und Gernsbach. Nahverkehr in der Region Mittlerer Oberrhein. Pforzheim, 26. Mai 1990. VBK-Registatur. Aktenzeichen 405/60.7.1. Gem.-Betrieb Stadtbahn – DB / Strecke Durlach – Pforzheim. Heft 1.

Regionalverband Mittlerer Oberrhein (Hrsg.): Funck, Rolf; Pampel, Fritz; Schaechterle, Karlheinz u. a.: Vorstudie einer Untersuchung über die Möglichkeiten einer künftigen Erschließung der Region Mittlerer Oberrhein durch den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). Karlsruhe 1975. KIT, Institut für Verkehrswesen, Institutsbibliothek. Signatur 2444-3.

Regionalverband Mittlerer Oberrhein (Hrsg.); Funck, Rolf; Pampel, Fritz; Schaechterle, Karlheinz u. a.: Öffentlicher Personennahverkehr in der Region Mittlerer Oberrhein. Hauptgutachten. Karlsruhe 1980. KIT, Institut für Verkehrswesen, Institutsbibliothek. Signatur 2444-3.1 bis 2444-3.3.

- 2444-3.1: Hauptgutachten, Textband.
- 2444-3.2 Hauptgutachten, Anhangband.
- 2444-3.3 Hauptgutachten, Kurzfassung.

Rothengatter, Werner; Scholl, Bernd; Zumkeller, Dirk: Denkschrift ÖPNV und Stadtentwicklung in der Stadt Karlsruhe. Karlsruhe 2002. In: Archiv Allgeier. Aktenzeichen A-50.

Stadt Karlsruhe: Die Albtalbahn. Denkschrift der Stadt Karlsruhe zur Verbesserung der Verkehrsbedienung ihrer südlichen Stadtteile und des Albtales durch Umgestaltung der Bahn. Karlsruhe 1955. In: AVG-Archiv. Aktenzeichen 101/6. AVG-Registatur. Aktenzeichen 100/6-2. Denkschrift der Stadtwerke – Verkehrsbetriebe.

Stadt Karlsruhe: Verkehrsproblem Albtalbahn. Karlsruhe 1955. AVG-Registatur. Aktenzeichen 100/6-2. Denkschrift der Stadtwerke – Verkehrsbetriebe.

Stadt Karlsruhe (Auftraggeber): Schaechterle, Karl-Heinz: Verkehrslinienplan. Gutachten Feuchtinger-Schaechterle. Zusammenfassung der Verkehrsuntersuchung über das künftige Hauptverkehrsstraßennetz. Durchgeführt im Auftrag der Stadtverwaltung Karlsruhe. Ulm 1961. Stadtarchiv Karlsruhe. Abt. 8 / Ds F I, Nr. 62.

Stadt Karlsruhe; Arbeitskreis U-Strab (Hrsg.): Dorbarth, K.; Martin, E.; Meil, R.; Müller, E.: Untersuchung Unterpflasterstraßenbahn Karlsruhe (Stadtbahn). Karlsruhe, 1971. Archiv Lorenz (Büro VBK).

Stadt Karlsruhe, Stadtplanungsamt: Generalverkehrsplan. Entwurf. Karlsruhe 1982. Archiv Allgeier. Aktenzeichen A-52.

Stadt Karlsruhe, Mitteilungen Bürgermeisteramt; Dezernate II und IV: U-Strab in Karlsruhe. Studie über Möglichkeiten einer unterirdischen Straßenbahn in der Innenstadt. Nr. 25. Mai 1989. Karlsruhe 1989. Archiv Brocke (Büro VBK).

Stadt Karlsruhe; Landkreis Karlsruhe (Hrsg.): in der Beek, Martin; Stammeler, Horst u. a.: Bericht der Stadt Karlsruhe und des Landkreises Karlsruhe. Verkehrs- und Tarifverbund im Großraum Karlsruhe. Karlsruhe 1992. Archiv Allgeier. Ordnungszeichen S-11.

Stadt Karlsruhe, Mitteilungen Bürgermeisteramt, Dezernat I: Verkehr in der Stadt. Materialsammlung zu Strategien und Maßnahmen für einen stadtverträglichen Verkehr. Nr. 35, April 1991. Karlsruhe 1991. Archiv Brocke (Büro VBK).

Stadt Karlsruhe, Mitteilungen Bürgermeisteramt: Straßenbahn in der Kaiserstraße. Entlastung durch eine zweite Ost-West-Achse. Nr. 46, Mai 1992. Karlsruhe 1992. Archiv Brocke (Büro VBK).

Stadt Karlsruhe, Stadtplanungsamt: Aspekte der Stadtplanung. Bisherige Untersuchungen zum öffentlichen Personennahverkehr in Karlsruhe. Nr. 21. Karlsruhe 1999. Archiv Brocke (Büro VBK).

Stadt Karlsruhe: City 2015. Anschluss Zukunft. Infoheft der Arbeitsgruppen „City 2015“. Karlsruhe 2002. Archiv Brocke (Büro VBK).

Stadtverwaltung Karlsruhe (Hrsg.): Stadtbahn Karlsruhe. Studie zur Lösung der Probleme des öffentlichen Nahverkehrs. Karlsruhe 1972. Archiv Lorenz (Büro VBK).

Stadtwerke Karlsruhe – Verkehrsbetriebe (Auftraggeber): Hamburg-Consult, Gesellschaft für Verkehrsberatung und Verfahrenstechniken; STUVA, Studiengesellschaft für unterirdische Verkehrsanlagen e. V.; Technische Universität Berlin, Fachgebiet Spurgebundene Fahrzeuge (Hrsg.): Ludwig, D.; Gafron, R.; Klawa, N.; Bugarcic, H u. a. (Bearbeiter): Durchführbarkeitsstudie Kleinprofil-U-Bahnen Karlsruhe. Bewertung der Einsatzchancen von K-Bahn und M-Bahn im Vergleich zur Stadtbahn. Hamburg 1983. Gefördert vom Bundesministerium für Forschung und Technologie (Förderungskennzeichen TV 7994-2) VBK/AVG-Registrierung. Keller T6.

Stadtverwaltung Wörth am Rhein (Hrsg.): Drechsler, Georg; Kühn, Axel; Stammeler, Horst u. a. (Bearbeiter): Stadtbahn Wörth am Rhein – Karlsruhe. Untersuchung 1987. Wörth 1987. Archiv Allgeier. Ordnungszeichen S-12.

Teil I. Verkehrsverhältnisse im Raum Wörth.

Teil II. Stadtbahnkonzept Wörth – Karlsruhe.

Verkehrsbetriebe Karlsruhe: Stadtbahn nach Eggenstein-Leopoldshafen. Überlegungen der Verkehrsbetriebe Karlsruhe zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in der unteren Hardt. Karlsruhe 1978. Archiv Allgeier. Ordnungszeichen S-14.

Verkehrsbetriebe Karlsruhe: Stadtbahn nach Eggenstein-Leopoldshafen. Weiterführung der Stadtbahn von Karlsruhe-Neureut nach Eggenstein-Leopoldshafen. Überlegungen der Verkehrsbetriebe Karlsruhe zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in der unteren Hardt. Stand 29. April 1979. Karlsruhe 1979. Archiv Allgeier. Ordnungszeichen S-14.

Verkehrsbetriebe Karlsruhe: Stadtbahn nach Linkenheim-Hochstetten. Weiterführung der Stadtbahn von Karlsruhe-Neureut über Eggenstein-Leopoldshafen nach Linkenheim-Hochstetten. Überlegungen der Verkehrsbetriebe Karlsruhe zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in der unteren Hardt. Karlsruhe 1981. Archiv Allgeier. Ordnungszeichen K-13.

Verkehrsbetriebe Karlsruhe, Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH: Stadtbahnverbindung Karlsruhe – Blankenloch. Überlegungen zur Verbesserung der öffentlichen Verkehrsverbindungen zwischen Karlsruhe und Stutensee. Karlsruhe 1988. Archiv Stadt Stutensee. Aktenzeichen 797.79. Stadtbahn. Vereinbarung/Vertrag. Ordner 1.

Verkehrsbetriebe Karlsruhe: ÖPNV-Entwicklungskonzept. Planungen für das Streckennetz in Karlsruhe. Karlsruhe 1997. Archiv Brocke (Büro VBK).

Verkehrsverbund Karlsruhe i. Gr. (Hrsg.): Drechsler, Georg; Bickelhaupt, Reinhard; in der Beek, Martin; Häfele, Hans-Herwig (Bearbeiter): Stadtbahnbetrieb Karlsruhe – Bruchsal, Bruchsal – Bretten. Karlsruhe 1993. Archiv Allgeier. Ordnungszeichen S-11.

Verkehrsverbund Karlsruhe i. Gr. (Hrsg.): Bickelhaupt, Reinhard; in der Beek, Martin (Bearbeiter): Stadtbahn auf der Kraichgaubahn Bretten – Eppingen (Entwurf). Karlsruhe 1993. Archiv Allgeier. Ordnungszeichen S-11.

Verkehrsverbund Karlsruhe i. Gr. (Hrsg.): Bickelhaupt, Reinhard; in der Beek, Martin; Pfeiffer, Hartmut (Bearbeiter): ÖPNV im nordöstlichen Landkreis Karlsruhe. Stadtbahnbetrieb auf den BMO-Bahnen. Karlsruhe 1993. Archiv Allgeier. Ordnungszeichen S-11.

Verkehrsverbund Karlsruhe i. Gr. (Hrsg.): Mültin, Peter (Bearbeiter): ÖPNV im nordwestlichen Landkreis Karlsruhe. Karlsruhe 1993.

WIBERA Wirtschaftsberatung Aktiengesellschaft (Hrsg.): Fuchs, Hans-Peter; Lichtenberg, Heinrich; Schellenberg, Christian; Schlotmann, Joachim: Gutachten über die zukünftige Gestaltung des öffentlichen Nahverkehrs in der Stadt Karlsruhe. Düsseldorf 1966. Stadtarchiv Karlsruhe. Abt. 8 / Ds F I, Nr. 498.

Sonstige veröffentlichte Druckschriften

Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (Hrsg.): 25 Jahre AVG. 1957–1982. Jubiläumsveranstaltungen in Ettlingen und Karlsruhe am 15./16. Mai 1982. Karlsruhe 1982. Archiv Allgeier. Aktenzeichen K-37.

Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (Hrsg.):

Allgeier, Jochen; Stammler, Horst: Geschäftsbericht 2003. Mobilität verbindet. Karlsruhe 2004.

Allgeier, Jochen; Stammler, Horst: 2004. Mobilität verbindet. Geschäftsbericht 2004. Karlsruhe 2005.

Allgeier, Jochen; Nowak-Hertweck, Georg (Redaktion): Geschäftsbericht 2006. 24 h. Mobilität verbindet. Karlsruhe, 2007.

Allgeier, Jochen; Müller, Heiko; Müller, Andreas (Redaktion): 2008. Flexibilität von früh bis spät. Geschäftsbericht 2008. Karlsruhe 2009.

Allgeier, Jochen; Müller, Andreas; Müller, Heiko: Flexibilität von früh bis spät. Geschäftsbericht 2010. Karlsruhe 2011.

Karlsruher Verkehrsverbund (Hrsg.): KVV-Magazin. Karlsruhe 1994 – .

Karlsruher Verkehrsverbund (Hrsg.): Stammler, Horst; Nowak-Hertweck, Georg: KVV-Magazin. Sonderausgabe. Karlsruhe 2006. Archiv Allgeier. Ordnungszeichen K-2.

Karlsruher Verkehrsverbund (Hrsg.):

Stammler, Horst; Allgeier, Jochen: Verbundbericht 2004. Karlsruhe 2005.

Allgeier, Jochen; Müller, Heiko; Müller, Andreas: Verbundbericht 2010. Karlsruhe 2011.

Karlsruher Versorgungs-, Verkehrs- und Hafen GmbH (Hrsg.): Hauptabteilung Rechnungswesen/Finanzen; Stabsstelle Öffentlichkeitsarbeit der KVVH u. a. (Red.): 2010. Dienstleistungen für tägliche Begeisterung. Geschäftsbericht der Karlsruher Versorgungs-, Verkehrs- und Hafen GmbH. Karlsruhe 2011.

Verkehrsbetriebe Karlsruhe; Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (Hrsg.): reports '88 bis '96. VBK, Büro Doris Schilling.

Stammler, Horst: report '88. Karlsruhe 1989.
 Stammler, Horst: report '89. Karlsruhe 1990.
 Stammler, Horst: report '90. Karlsruhe 1991.
 Stammler, Horst: report '91. Karlsruhe 1992.
 Stammler, Horst; Zimmermann, Werner: report '92. Karlsruhe 1993.
 Stammler, Horst; Zimmermann, Werner: report '93. Karlsruhe 1994.
 Stammler, Horst; Zimmermann, Werner: report '94. Karlsruhe 1995.
 Stammler, Horst; Zimmermann, Werner: report '95. Karlsruhe 1996.
 Stammler, Horst; Zimmermann, Werner: report '96. Karlsruhe 1997.

VBK – Verkehrsbetriebe Karlsruhe GmbH (Hrsg.): Stabsstelle Öffentlichkeit/Marketing und Abteilung Betriebswirtschaft (Redaktion): Geschäftsberichte VBK – Verkehrsbetriebe Karlsruhe GmbH:

Impuls. Geschäftsbericht 2000. Karlsruhe 2001.
 Geschäftsbericht 2002. Mobilität verbindet. Karlsruhe 2003.
 Geschäftsbericht 2004. Mobilität verbindet. Karlsruhe 2005.
 Geschäftsbericht 2005. Mobilität verbindet. Karlsruhe 2006.
 Geschäftsbericht 2006. Mobilität verbindet. Karlsruhe 2007.
 2008. Mobilität für mehr Lebensqualität. Geschäftsbericht 2008. Karlsruhe 2009.

Stadt Bretten; Oberbürgermeister Paul Metzger (Hrsg.): Braun, Ulrich: Melanchthonstadt Bretten. Beiträge zur Stadtentwicklung. Band 1. Der Bau, die Bedeutung und die Auswirkungen der Stadtbahn auf die Stadtentwicklung von Bretten. Bretten 2006. In: Archiv Allgeier. Aktenzeichen A-6.

Stadtwerke Karlsruhe – Verkehrsbetriebe (Hrsg.): Verkehrsbetriebe Karlsruhe und Geyer, Wolfram-Christian: 100 Jahre Straßenbahn Karlsruhe. 1877–1977. Karlsruhe 1977.

VBK – Stadtwerke Karlsruhe – Verkehrsbetriebe (Städtische Verkehrsbetriebe Karlsruhe), AVG Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbh, TBB Turmbergbahn Durlach AG (Hrsg.) redaktionelle Bearbeitung Walter Röhrig: Die Karlsruher Verkehrsbetriebe. Eine Chronik und ein Rechenschaftsbericht. Karlsruhe 1973.

Presse allgemein

AZ. Allgemeine Zeitung. Ohne Ortsangabe. Vom 23. September 1965.

Badischer Landsmann. Ettlinger Zeitung. Heimatzeitung für den Albgau. Ettlingen 1896–1936; 1948–1968.

Badische Neueste Nachrichten. Karlsruhe. 1946 – .

Badisches Tagblatt: Baden-Baden 1951 – .

Badische Volkszeitung (BVZ) Karlsruhe. 1962. 1965.

Der Spiegel. Hamburg 1947 – .

Durlacher Tagblatt, Karlsruhe 1949–1964.

Frankfurter Allgemeine Zeitung für Deutschland. Frankfurt am Main 1949 – .

Frankfurter Rundschau, Frankfurt am Main 1945 – .

Gemeindeverwaltung Karlsbad (Hrsg.), Druck und Verlag: Nussbaum Oswald: Mitteilungsblatt der Gemeinde Karlsbad. „Eröffnung der AVG-Bahnlinie von Langensteinbach über Spielberg nach Ittersbach. Sondernummer. Freitag, 10. Oktober. Jahrgang 1975. S. 8. Weil der Stadt, 1975.

Gesetzes- und Verordnungs-Blatt für das Großherzogtum Baden. Nr. 15. Karlsruhe, 04. Juli 1896.

Karlsruher Kurier; Teilausgabe mit Amtsblatt der Stadt Karlsruhe. Karlsruhe 1964 – .

Stutensee-Woche. Amtsblatt der Stadt Stutensee. Stutensee 1997. In: VBK-Registratur: Aktenzeichen 405/65. Eröffnung Stutensee.

Treffpunkt Schienennahverkehr Karlsruhe e. V. (Hrsg.): Der Weichenbengel. Karlsruhe 1995 – .

Sonstige Quellen und Presse- und Fachartikel

25 Jahre Stadtbahnwagen „Typ Karlsruhe“. In: Der Weichenbengel Nr. 3/08. Karlsruhe 2008. S. 46–53.

Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH: Zwischen Schwarzwald und Hardt. Partner der Region. Karlsruhe 1985. Archiv Strähle.

Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH: Presse-Information anlässlich der Eröffnung der Neubaustrecke in Karlsbad vom Ortsteil Langensteinbach nach den Ortsteilen Spielberg und Ittersbach am Donnerstag, 16. Oktober 1975. Teil Baubeschreibung. Karlsruhe 1975. S. 1. Archiv Allgeier. Aktenzeichen A-36.

Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH; DB Netz AG, Niederlassung Südwest (Hrsg.): Betriebsanweisung für das Fahren mit Leichten Nahverkehrstriebwagen (LNT) im Mischbetrieb mit Regel-Fahrzeugen auf Strecken von DB Netz Niederlassung Südwest sowie auf Pachtstrecken der AVG. Gültig vom 15. Juni 2003 an. Karlsruhe, 2003. Archiv Allgeier. Ordnungszeichen K-5.

Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (Hrsg.): In der Beek, Martin (Bearbeiter): Stadtbahn Bretten. Fahrgastzählung 1993. Bericht über die Ergebnisse. Karlsruhe 1993. In : Technischer Schlussbericht TV 8811 3. Gemeinschaftsbetrieb Stadtbahn / Deutsche Bundesbahn am Beispiel des Raumes Karlsruhe. Demonstrationsbetrieb mit Zweisystem-Stadtbahnwagen. VBK/AVG-Registratur. Keller T6. Fach 7, II-PL.

Allgeier, Jochen; Heinen, Gregor; Himmelmann, Nils; Kugele, Jochen: Induzierter Verkehr: Der Raum Graben-Neudorf/Stutensee. Seminararbeit am Institut für Verkehrswesen, Universität Karlsruhe. Karlsruhe 1996.

Allgemeine Zeitung: „Ernste Bedenken gegen geplante Hardtbahn. Sommerfahrplan von Bahn und Post soll Verbesserung bringen.“ Ohne Ortsangabe, 09. März 1963. Archiv Bindewald.

BNN, Ettlinger Ausgabe: „Nach dem Vorbild der AVG: Nahverkehrsbahn Hardt in greifbare Nähe gerückt. Zuschüsse aus dem Mehraufkommen der Mineralölsteuer erwartet.“ Karlsruhe, 15. August 1967. Archiv Bindewald.

BNN Nr. 107, Stadtausgabe: „Ein neues Projekt für die ‚Kaiserstraße von morgen‘? ‚West-Center‘ soll westliche Kaiserstraße beschließen“ Karlsruhe, 07. Mai 1968. S. 15.

BNN Nr. 83, Stadtausgabe: „Weitsichtiges Projekt der Utopie: Verkauft die Stadt die Kaiserstraße? Studie empfiehlt Vielfachnutzung auf drei Ebenen. Kühne Gedanken zur Zukunft der Kaiserstraße.“ Karlsruhe, 06. April 1968. S. 35.

BNN Nr. 23: „Tribut an Carl Benz.“ Karlsruhe. 29./30. Januar 2011., S. 27.

BNN Nr. 23: „Heiße Spur auf der Suche nach der ‚Wiege‘ von Benz. Mühlburger Kirchenbuch bringt neue Erkenntnisse / Stadtmuseum zeigt ab Juli Schau zum Autoerfinder. Karlsruhe, 29./30. Januar 2011. S. 27.

BNN Nr. 65: Werner, Josef: ‚Wer zu früh Recht hat, kriegt Schläge‘. Zum 100. Geburtstag des Karlsruher Wiederaufbau-Oberbürgermeisters Günther Klotz. Karlsruhe 2011 vom 19./20. März 2011. S. 29.

Badisches Tagblatt: VBK-Leiter Dieter Ludwig hat mit seinem flächendeckenden Stadtbahnsystem völlig neue Maßstäbe gesetzt. Karlsruher Guru revolutioniert Nahverkehr. Baden-Baden, 04. März 1995. VBK-Registatur. Ordner Bibliographie I.

Bombardier Transportation. 2-System Stadtbahnwagen. Karlsruhe, Deutschland. Prospekt. Wien 2006. Ordnungszeichen K-7.

Burmeister, Jürgen: Die Albtalbahn. Zukunftsweisender Nahverkehr im Raum Karlsruhe – entstanden aus einer abgewirtschafteten Meterspurbahn. S. 33. In: Eisenbahnmagazin. Heft 4/90. Düsseldorf 1990. S. 32–39.

Deutsche Bundesbahn; Bundesministerium für Forschung und Technologie: 2-System-Stadtbahnwagen Karlsruhe. Abnahmevorbereitende Untersuchungen für den Einsatz auf DB-Strecken. Schlussbericht. TV 8527-5. München 1992. In : Technischer Schlussbericht TV 8811 3. Gemeinschaftsbetrieb Stadtbahn / Deutsche Bundesbahn am Beispiel des Raumes Karlsruhe. Demonstrationsbetrieb mit Zweisystem-Stadtbahnwagen. VBK/AVG-Registatur. Keller T6. Fach 7, II-PL.

Deutsche Bahn AG; Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV); Verband der Automobilindustrie e. V. (VDA) (Hrsg.): Verkehrspolitisches Thesenpapier. Stand 07. September 1995. Köln 1995. VBK-Registatur. Ordner Artikel/Vorträge von Herrn Ludwig für VDV.

Diestelkamp, Willi: Einheits-Gelenktriebwagen der Verkehrsbetriebe Karlsruhe. Sonderdruck. Aus: nahverkehrs-praxis Nr. 3/1978. Dortmund 1978. Archiv Strähle.

Ditteney, Bernhard: Die ÖPNV-Finanzierung im Landkreis Karlsruhe. Betriebskostenunterdeckung und Gemeindebeteiligung. In: Landkreisnachrichten aus Baden-Württemberg 1997. ohne Heftnummer. Stuttgart 1997. S. 52–54. VBK-Registatur. Ordner Bibliographie II.

Drechsler, Georg: Weitere Straßenbahn-Neubaustrecke in Karlsruhe. In: Der Stadtverkehr. Heft 1/1980. Freiburg 1980. S. 3–6.

Drechsler, Georg: Karlsruhe trams cross more city boundaries. S. 719. In: Railway Gazette International. November 1994. S. 719–722. VBK-Registatur. Ordner Bibliographie 1.

DUEWAG Aktiengesellschaft. Mitglied der Siemens Schienenfahrzeug Gruppe: Niederflur-Stadtbahnwagen GT 6-70 D/N Karlsruhe. Sechssachsiger Niederflur-Gelenktriebwagen für

Einrichtungsverkehr mit Drehstromtechnik. Prospekt. Düsseldorf 1995. Archiv Allgeier. Ordnungszeichen K-7.

Forcher, Peter; Himme, Claus: Stadtbahnwagen mit NaS-Hochenergiebatterien. Bericht über Versuchsfahrten mit einem Erprobungsträger. In: Der Nahverkehr. Heft 5/90. Düsseldorf 1990. S. 41–46.

Gauly, Kurt: Öffentlicher Personennahverkehr zwischen Hardt und Schwarzwald. S. 28–32. Ohne Ortsangabe, ca. 1983. Archiv Strähle.

Gemeindeverwaltung Karlsbad (Hrsg.), Druck und Verlag: Nussbaum Oswald: Mitteilungsblatt der Gemeinde Karlsbad. „Eröffnung der AVG-Bahnlinie von Langensteinbach über Spielberg nach Ittersbach. Sondernummer. Freitag, 10. Oktober. Jahrgang 1975. S. 8. Weil der Stadt, 1975. Archiv Allgeier. Ordnungszeichen A-40.

Janzing, Bernward: Kaffee und Croissants in der Straßenbahn. Fahrpläne auf dem Bierdeckel. S. 57. In: RegioTrans 1999. Villingen-Schwenningen 1999. S. 57–60. VBK-Registatur. Ordner Bibliographie II.

Karasek, Hellmuth: „Der Mantel der Geschichte. Rudolf Augstein war der einflussreichste Journalist der Nachkriegszeit.“ In: Der Spiegel, Nr. 38/2007. Hamburg 2007. S. 188–191.

Karlsruher Versorgungs-, Verkehrs- und Hafen GmbH (Hrsg.): Vor 20 Jahren: Eisenbahn-Rheinbrücke drohte einzustürzen. Motorschiff „Orinoko“ und Schubleichter Pavo rammten die Brücke. In: Hafen-aktuell. Heft 1/2008. Karlsruhe 2008. S. 10–11.

Karlsruher Verkehrsverbund (KVV) (Hrsg.): Socialdata: Stadtbahn Karlsruhe – Bretten. Untersuchung über das Mobilitätsverhalten. München 1995. Archiv Allgeier. Aktenzeichen A-1.

Klein, Sven: Zweisystem-Stadtbahn. Die Baureihe 450. S. 73. In: Lok-Magazin Heft 11/2001. München 2001. S. 68–78.

Konrath, Uwe: Stadtbahn Karlsruhe – Bretten. Durchführung der Baumaßnahme. S. 562. In: Der Eisenbahningenieur Nr. 43 (1992) 9. Frankfurt am Main 1992. S. 562–566.

Kramer, Rolf; Ludwig, Dieter; Wallochny, Felix: Der Stadtbahnwagen GT6-80C der Stadt Karlsruhe. Konzeption, Ausführungen und Erfahrungen im Regelbetrieb. Sonderdruck. Aus: Der Nahverkehr Nr. 5/1984. Düsseldorf 1984. S. 36–44. Archiv Strähle.

Krummheuer, Eberhard: Immer vorneweg. In: Handelsblatt vom 25. März 2004. Düsseldorf 2004. VBK-Registatur. Ordner Bibliographie II.

Liste der „Eigennamen der Karlsruher GTw nach Berliner Stadtteilen. Ohne Ortsangabe. Ohne Jahresangabe. Archiv Strähle.

Ludwig, Dieter: Trassenverbesserung der Albtalbahn durch Brückenneubau über DB-Rangierbahnhof Karlsruhe. In: Verkehr und Technik, Heft 7/78. Bielefeld 1978.

Ludwig, Dieter: Albtalbahn in Karlsruhe bis Neureut. Mischbetrieb Straßenbahn/Eisenbahn. In Verkehr und Technik V+T, Heft 12/79. Bielefeld 1979. Sonderdruck.

Ludwig, Dieter: Öffentlichkeitsarbeit und ÖPNV. Ohne Jahr, ohne Ort. In: VBK-Registatur. Ordner „Kurzfassung von Vorträgen“.

Ludwig, Dieter: Die Regionalisierung des Schienenpersonennahverkehrs am Beispiel des Raums Karlsruhe. ZEV + DET Glas. Ann. 118 (1994) Nr. 4 April 1994. VBK-Registatur. Ordner Bibliographie 1.

Ludwig, Dieter; Drechsler, Georg: Stadtbahnbetrieb Karlsruhe auf ehemaliger Bundesbahnstrecke. Vernünftiges Gesamtkonzept und beachtlicher Fahrgastzuwachs. In: Der Nahverkehr. Heft 5/87. Düsseldorf 1987. S. 24–31.

Ludwig, Dieter; Emmerich, Horst; in der Beek, Martin: Erfahrungen mit der ersten Stadtbahn auf Bundesbahngleisen. Ein Jahr Gemeinschaftsbetrieb Karlsruhe – Bretten. In: der Nahverkehr. Heft 1-2/94. Düsseldorf 1994. S. 42–50.

Ludwig, Dieter; Forcher, Peter: Neue Stadtbahnwagen für die Region Karlsruhe. Fahrzeuge der „Kölner Bauart“ im Baukastensystem weiterentwickelt. In: Der Nahverkehr Heft 5/89. Düsseldorf 1989. S. 57–60.

Ludwig, Dieter; Forcher, Peter: Stadtbahnwagen Karlsruhe für Gleichspannung 750 V und Wechselspannung 15 kV. In: Elektrische Bahnen 90 (1992) 4. München, Wien 1992. S. 137–142.

Ludwig, Dieter; Forcher, Peter; Schlitter, Kai: Das Zweisystemfahrzeug Karlsruhe. Dritte Serie mit Bistro-Sonderausstattung. In: Der Nahverkehr. Heft 4/98. Düsseldorf 1998. S. 40–44.

Ludwig, Dieter; Forcher, Peter; Vogel, Guido; Amend, Hans: Das neue Fahrzeug-Konzept der Karlsruher Stadtbahn. Weiterentwicklung des 2,65 m breiten Sechssachsers. S. 36. In: Der Nahverkehr. Heft 12/95. Düsseldorf 1995. S. 30 - 37.

Ludwig, Dieter; Kühn, Axel: Das Karlsruher Modell und seine Übertragbarkeit. Der Gedanke eines Mischbetriebs ist inzwischen anerkannt. In: Der Nahverkehr. Heft 10/95. Düsseldorf, 1995. S. 12–22.

Ludwig, Dieter; Ziegler, Heiko; Nowack-Hertweck, Georg: Ausbau der Karlsruher Stadtbahn ins Umland geht Zug um Zug weiter. Übernahme von Eisenbahninfrastruktur und Einrichtung eines Stadtbahnbetriebs am Beispiel der Murgtalbahn. Sonderdruck. Aus: Der Nahverkehr 05/03. Düsseldorf 2003. S. 9–15. Archiv Allgeier. Ordnungszeichen S-4.

Mercedes-Benz: Werbeanzeige. In: Der Spiegel. Nr. 16/2011. Hamburg 2011. S. 7.

Müller, Leonhard: Leserbrief: „Karlsruhe entschied nicht schmalspurig. Zur Kritik an der Kombilösung.“ In: BNN Nr. 156. Karlsruhe, 09./10. Juli 2011. S. 34.

Muth, Frank. „Lieber investieren als subventionieren. Im Gespräch: Dieter Ludwig, scheidender Vorstand der Karlsruher Verkehrs-Gesellschaft. S. 41. In: Straßenbahnmagazin 6/06. München 2006. S. 36–42.

Pardey, Hans-Heinrich: „Das Marketing-Echo eines Urknalls. Nicht das Karlsruher ‚Wir‘, sondern ‚Drais, Professor, Bürger‘ hat's erfunden: Das Rad“. In: Frankfurter Allgemeine Zeitung Nummer 108. Frankfurt am Main, 11. Mai 2010. S. T 6.

Gebietsreform: Alle Macht den Bürokraten. Weniger Gemeinden, größere Kreise – Jahrhundertwerk oder Schildbürgerstreich? In: Der Spiegel Nr. 23/1977. Hamburg 1977. S. 74–86.

Die Rheinpfalz vom 08. September 1986: „Ein Zweisystemfahrzeug ist des Rätsels Lösung. Straßenbahnverkehr im Nahverkehr Baden-Südpfalz technisch möglich – Jungfernfahrt am

Samstag von Karlsruhe nach Wörth.“ Ludwigshafen 1986. In: Verkehrsbetriebe Karlsruhe: Gemeinschaftsbetrieb Stadtbahn/Deutsche Bundesbahn am Beispiel des Raumes Karlsruhe“. – Praxiserprobung Zweisystemfahrzeug – und – Systemwechselstelle. Meilensteinbericht „Fahrzeugvariante Gleichstrom/Wechselstrom. Anlage 1.5. VBK-Registatur: Akte Technischer Schlußbericht. Gemeinschaftsbetrieb Stadtbahn/Deutsche Bundesbahn am Beispiel des Raumes Karlsruhe“. (TV 8527 5, TV 8617 4, TV 8811 3, TV 9046 A/B). Karlsruhe 1994. VBK/AVG-Registatur. Keller T6. Fach 7, II-PL.

Sattler, Karl-Otto: Karlsruher Verkehrsverbund. „Der Kunde kann einfach sitzen bleiben“. In: Arbeitskammer des Saarlandes (Hrsg.): Arbeitnehmer. Heft 1/2003. Saarbrücken 2003. In: VBK-Registatur. Ordner Bibliographie II.

FAZ Nr. 283: Schwenn, Kerstin: Mit Dampf in die Zukunft. Frankfurt am Main, 04. Dezember 2010. S. 15.

Siemens (Hrsg.): Technische Information: Siemens Schnellverkehr-Stadtbahnwagen GT8-100D/2S-M. Und ADTranz (Hrsg.): Stadtbahnwagen Karlsruhe. Zweisystem-Mittelflur Stadtbahnwagen GT8-100D/2S-M. Archiv Allgeier. Ordnungszeichen K-5.

Stadtwerke Karlsruhe – Verkehrsbetriebe: Presse-Information anlässlich der Einweihung des Betriebshofes West. Karlsruhe 1978. Archiv Strähle.

Stadtwerke Karlsruhe VBK-Stadtwerke Karlsruhe Verkehrsbetriebe: Sammlung betrieblicher Vorschriften (SbV). Gültig ab 1. November 1979. Karlsruhe 1979. Teil 9. Absatz 2.2.1 (2). Archiv Allgeier. Aktenzeichen A-53.

Stieber, Benno: Bähnle frei. In: Merian extra. TechnologieRegion Karlsruhe. Hamburg 2005. S. 100-110. Archiv Allgeier. Ordnungszeichen K-2.

Straßenbahnmagazin: Titelseite des Hefts 12/2011: Keimzelle des Karlsruher Modells. Die Geschichte der Albtalbahn. München 2011.

Stuttgarter Straßenbahn (Hrsg.): Gelbe Regenwürmer, wilde Karlsruher und Wurstbüchsen im Fahrmotor. In: Über Berg und Tal. Heft 3/2002. Stuttgart 2002. S. 22-24.

Treffpunkt Schienennahverkehr Karlsruhe e. V. (Hrsg.): Fettig, Markus; Zefferer, Jochen (Redaktion): Der Weichenbengel. Heft 6/99. Karlsruhe 1999. S. 3.

Universität Karlsruhe: Wegbereiter des Zweisystem-Stadtbahnwagens. Ehrendoktor für Verkehrsbetriebe-Geschäftsführer. Karlsruhe 1999. S. 38. In: Unikath Heft 1/99, S. 38-40. VBK-Registatur. Ordner Bibliographie II.

Verkehrsbetriebe Karlsruhe / Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbh: Forcher, Peter: Beitrag zum Jahrbuch des Bahnwesens Bd. 52, Themenbereich „Infrastrukturösungen zur Verbindung von Region und Innenstadt“ hier am Beispiel Karlsruhe. Karlsruhe 2003. VBK-Registatur. Ordner „Kurzfassung von Vorträgen“.

Verkehrsbetriebe Karlsruhe: Stadtbahnwagen Karlsruhe. Pressemitteilung anlässlich der Auslieferung des ersten Stadtbahnwagens GT6-80C. Karlsruhe 1983. Archiv Strähle.

Verkehrsclub Deutschland (VCD) e. V. (Hrsg.); Adler, Michael: Karlsruher Verkehrsverbund: Im Reich von König Ludwig. In: fairkehr. Heft 3/2000. Bonn 2000. S. 22-24. VBK-Registatur: Ordner Bibliographie II.

Waggon-Union: Prospekt 8-achsiger Gelenktriebwagen für Einrichtungsverkehr Bauart AVG Karlsruhe. Berlin 1975. Archiv Strähle.

Akten

AVG-Registratur

AVG Vertragsarchiv lfd. Nummer 1.775; Aktenzeichen 100/4.

Aktenzeichen 100/6-1. Denkschrift des Innenministeriums Baden-Württemberg.

AVG-Registratur. Aktenzeichen 100/6-2. Denkschrift der Stadtwerke – Verkehrsbetriebe.

Aktenzeichen 101/3 Bd. 1

AVG Vertragsarchiv, Aktenzeichen 101/3 Bd. 1:

Lfd. Nr. 3: (badische) Konzession für den Bau und Betrieb einer Lokalbahn von Karlsruhe nach Herrenalb und von Ettlingen nach Pforzheim. Erteilt vom Großherzoglichen Ministerium des Großherzoglichen Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten. Karlsruhe, 10. November 1896.

Lfd. Nr. 8: (württembergische) Konzession für den Bau und Betrieb einer Lokalbahn von Karlsruhe nach Herrenalb und Ettlingen nach Pforzheim. Erteilt vom königlichen Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten, Abteilung für die Verkehrsanstalten. Stuttgart, 14. Juli 1897.

Protokolle der Aufsichtsratssitzungen, Aktenzeichen 101/5 b.

Aktenzeichen 101/6.

Aktenzeichen 191.2.1 Zeitungsausschnitte 1985 - /Allgemein.

Aktenzeichen 275.1 VGE -Allgemein-.

Aktenzeichen 360/8. Stadtbahnwagen/Gemeinschaftsbetrieb AVG/DB.

Aktenzeichen 360/9.

AVG-Vertragsarchiv. Lfd. Nummer 390. Aktenzeichen 360/9.

Aktenzeichen 377.1, VI. BA – Modernisierung der Strecke Busenbach – Ittersbach.

Aktenzeichen 377.2, VI. BA – Planung für die Umgestaltung der Ittersbacher Strecke.

Aktenzeichen 377.4, VI. BA – Pressemeldungen.

Aktenzeichen 377.5, VI. BA. Vertrag Land-Gebietskörperschaften.

Aktenzeichen 377.9, Eröffnung der Strecke Busenbach-Langensteinbach am 30. Juni 1966.

Aktenzeichen 378.1, VII. BA – Weiterführung der Albtalbahn von Langensteinbach nach Ittersbach.

Aktenzeichen 378.2.1, VII. BA – Planung.

Aktenzeichen 378.6, VII. BA – Pressemeldungen.

Aktenzeichen 378.9, VII. BA – Vertrag.

AVG Vertragsarchiv; Aktenzeichen 378/9.

AVG Vertragsarchiv. Lfd. Nr. 419. Aktenzeichen 385/12.

AVG Vertragsarchiv. Lfd. Nr. 420. Aktenzeichen 385/12.

AVG Vertragsarchiv. Lfd. Nr. 422. Aktenzeichen 385/12.

Aktenzeichen 385/12.

Aktenzeichen 385.16 Eröffnung Linkenheim-Hochstetten, Eggenstein Leopoldshafen.

Aktenzeichen 386.3. Nordbahn V. BA. Pressemeldungen.

Aktenzeichen 386/13. Nordbahn V. Bauabschnitt – Schriftverkehr allgemein.

Aktenzeichen 451/10 Stadtbahn Karlsruhe – Freudenstadt.

AVG Vertragsarchiv lfd. Nummer 284; Aktenzeichen VBK-405/58/4/5.

AVG-Vertragsarchiv. Lfd. Nummer 937. Aktenzeichen VBK-405/59/7/3.

AVG-Vertragsarchiv. Lfd. Nummer 933. Aktenzeichen VBK-405/60/6/3.

AVG-Vertragsarchiv. Lfd. Nummer 976. Aktenzeichen VBK-405/59.7.3.

AVG-Vertragsarchiv. Lfd. Nr. 979. Aktenzeichen VBK 405/60/6/2/0.

AVG-Vertragsarchiv. Lfd. Nummer 1281. Aktenzeichen 451/5.1 SPNV-Leistungen Murgtal.

Weiterführung der Albtalbahn von Langensteinbach nach Ittersbach. Erläuterungsbericht. Begründung des Antrages auf Gewährung von Zuwendungen für die Weiterführung der Albtalbahn innerhalb der Gemeinde Karlsbad, Landkreis Karlsruhe, von Langensteinbach über Spielberg nach Ittersbach. Karlsruhe 1972. In: Archiv AVG Keller T7.

Weiterführung der Nordbahn von Karlsruhe-Neureut nach Eggenstein-Leopoldshafen und Linkenheim-Hochstetten – Bauabschnitt IV b. Planfeststellung. VBK/AVG-Registatur. Keller T6.

Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH: Planfeststellungsverfahren. Zweigleisiger Ausbau der Strecke Ettlingen – Busenbach. (von km 7 + 700 bis 9 + 050). Anlage 2. Bautechnische Beschreibung. Karlsruhe, 01. September 1986. VBK/AVG-Registatur. Erläuterungsberichte. Bautechnische Beschreibungen zu Planfeststellungen bzw. GVFG-Anträgen. VBK/AVG-Registatur. Keller T6. Fach 7, II-PL.

Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH: Bickelhaupt, Reinhard: Stadtbahn Bruchsal – Menzingen/Odenheim (BMO). Bauabschnitt V: Stadtbahnmäßiger Ausbau Ubstadt – Odenheim. GVFG-Antrag. Anlage 2: Bautechnische Beschreibung. Karlsruhe, 04. April 1997. VBK/AVG-Registatur. Erläuterungsberichte. Bautechnische Beschreibungen zu Planfeststellungen bzw. GVFG-Anträgen. VBK/AVG-Registatur. Keller T6. Fach 7, II-PL.

KVV-Registatur

Aktenzeichen 103/5. Pressemeldungen.

Aktenzeichen 120. Land Baden-Württemberg. Heft 1.

Aktenzeichen 121. Land Rheinland-Pfalz.

Aktenzeichen 123. Städte und Gemeinden im Verbundgebiet. Heft 3.

Aktenzeichen 136. Werkverträge KVV – VBK.

Aktenzeichen 510. Pressemeldungen, Heft 1

KVV Vertragsarchiv. Lfd. Nr. 24. Aktenzeichen 120. Land Baden-Württemberg. Heft 1

Kreisarchiv Landkreis Karlsruhe

Akte Kreistagssitzungen. Band 1957.

Akte Kreistagssitzungen. Band 1963.

Akte Kreistagssitzungen. Band 1965.

Stadtarchiv Karlsruhe

1/H-Reg 4132. Akte „Albtalbahn“.

1/H-Reg. Abteilung A. Nr. 529. Heft 3. Stadt Karlsruhe: 8 wirtschaftliche Unternehmen. 83 Kleinbahnen. 831 Albtalbahn. Erwerb durch die Stadt Karlsruhe. Stadtarchiv Karlsruhe.

H.-Reg A. Nr. 530. Heft 4. Stadt Karlsruhe: 8 wirtschaftliche Unternehmen. 83 Privatbahnen und Kleinbahn. 831 Albtalbahn-Verkehrsgesellschaft mbH. Erwerb durch die Stadt Karlsruhe.

Abt. 1/H-Reg. Nr. 11052. Jahr 1948 – 1970. Heft 1. Aktennummer 023.1259. Stadt Karlsruhe. Hauptregistratur. 0 Allgemeine Verwaltung. 02 Gemeinde. 022 Gemeinderat. 022.4 Ausschüsse des Gemeinderates. Verkehrsausschuss.

Abt. 1/H-Reg. Nr. 4144, Heft 1. Stadt Karlsruhe. Akten Verkehrsausschuss von Januar 1965 bis .

Stadtarchiv Stutensee

Aktenzeichen 797.79. Stadtbahn Vereinbarung/Vertrag. Ordner 1.

Aktenzeichen 797.79. Stadtbahn Stutensee. II.BA. Stadtteil Blankenloch. Allgemeines.

Aktenzeichen 797.79. Öffentliche Einrichtung. Wirtschaftsförderung. Stadtbahn. Allgemeiner Schriftverkehr. 2. BA. - 2000.

VBK-Registratur

Aktenzeichen 101/7 Werksausschuß.

Aktenzeichen 167/5. Aufbau-Kredite Band III. ERP-Mittel 1977 ff.

Aktenzeichen 405/0 Programme der ÖPNV-Vorhaben. Heft 1. Februar 71 – November 74.

Aktenzeichen 405/0 Programm der ÖPNV-Vorhaben 1975–1976. Heft 2.

Aktenzeichen 405/1.10.2 Nordbahn 3. BA. Verträge mit der DB.

Aktenzeichen 405/58 Nordbahn. Ordner 2.

Aktenzeichen 405/58.1. Nordbahn. Zeitungsausschnitte.

Aktenzeichen 405/58/4/5.

- Aktenzeichen 405/59.2 Südbahn, Zeitungsausschnitte.
- Aktenzeichen 405/59.7 Stadtbahn Karlsruhe – Durmersheim – Rastatt. Heft 2
- Aktenzeichen 405/59.7 Stadtbahn Karlsruhe – Durmersheim – Rastatt. Hefte 3 bis 5.
- Aktenzeichen 405/59.7 Stadtbahn Karlsruhe – Durmersheim – Rastatt. Heft 6.
- Aktenzeichen 405/59.7.2. Stadtbahn Baden-Baden (und weiter). Heft 2.
- Aktenzeichen 405/59.7.3. Stadtbahn/Murgtal. Heft 1.
- Aktenzeichen 405/59.7.3. Stadtbahn/Murgtal. Heft 3.
- Aktenzeichen 405/59.7.3. Stadtbahn/Murgtal. Heft 4.
- Aktenzeichen 405/60. Unterpflasterstraßenbahn (U-Strab). Heft 1.
- Aktenzeichen 405/60.2. Durchführbarkeitsuntersuchung Verknüpfung Stadtbahn/DB. – Ergebnisse –. Heft 1.
- Aktenzeichen 405/60.2.1. Planfeststellung Bretten.
- Aktenzeichen 405/60.3 Gemeinschaftsbetrieb Stadtbahn mit der DB. – Allgemeines – Heft 1.
- Aktenzeichen 405/60.3 Gemeinschaftsbetrieb Stadtbahn mit der DB. – Allgemeines – Heft 2.
- Aktenzeichen 405/60.3 Gemeinschaftsbetrieb Stadtbahn/DB – Allgemein – Heft 1.
- Aktenzeichen 405/60.3 Gemeinschaftsbetrieb Stadtbahn / DB – Arbeitsablauf Praxiserprobung Zweisystemfahrzeug. Heft 1.
- Aktenzeichen 405/60.3 Gemeinschaftsbetrieb Stadtbahn mit der DB. – Bauliche Anlagen – – Betrieb – .
- Aktenzeichen 405/60.3. Gemeinschaftsbetrieb Stadtbahn/DB. – Systemwechselstelle –.
- Aktenzeichen 405/60.3. Stadtbahn KA – Remchingen. GVFG Antrag.
- Aktenzeichen 405/60.4 Demonstrationsbetrieb Zweisystemfahrzeug Stadtbahn. Fahrzeugtechnik.
- Aktenzeichen 405/60.4 Demonstrationsbetrieb Zweisystemfahrzeug Stadtbahn. Fahrzeugtechnik. Heft 1.
- Aktenzeichen 405/60.4 Demonstrationsbetrieb Zweisystemfahrzeug Stadtbahn. Fahrzeugtechnik. Heft 2.
- Aktenzeichen 405/60.6.2 Gemeinschaftsbetrieb Stadtbahn – DB / Strecke Bereich Bretten. Heft 1.
- Aktenzeichen 405/60.6.2. Gem.-Betrieb Stadtbahn – DB / Strecke Bereich Bretten.
- Aktenzeichen 405/60.6.2.0 Betrieb Stadtbahn. Strecke Bretten – Eppingen. Heft 1.
- Aktenzeichen 405/60.6.2.1.: Betrieb Stadtbahn. Strecke Eppingen-Heilbronn. Heft 2.
- Aktenzeichen 405/60.6.3 Gemeinschaftsbetrieb Stadtbahn/DB – Fahrzeugtechnik –. Heft 2.

Aktenzeichen 405/60.6.7.1 Gemeinschaftsbetrieb Stadtbahn – DB. Strecke Karlsruhe – Pfinztal / Verträge.

Aktenzeichen 405/60.7. Gem.-Betrieb Stadtbahn – DB / Strecke Durlach – Pfinztal. Heft 1.

Aktenzeichen 405/60.7.1. Gemeinschaftsbetrieb Stadtbahn – DB / Strecke Durlach – Pforzheim. Heft 1.

Aktenzeichen 405/60.7.1. Gemeinschaftsbetrieb Stadtbahn – DB / Strecke Durlach – Pforzheim. Band 2.

Aktenzeichen 405/60.8. Heft 1.

Aktenzeichen 405/60.8: Gem-Betrieb Stadtbahn – DB /Strecke Karlsruhe – Wörth.

Aktenzeichen 405/60.8. Gemeinschaftsbetrieb Stadtbahn / DB. KA-Wörth. Heft 8.

Aktenzeichen 405/60.8. Eröffnung Stadtbahn Wörth.

Aktenzeichen 405/65. Eröffnung Stutensee.

Aktenzeichen 405/65.2. Stadtbahn zwischen Karlsruhe und Bruchsal/Bretten, Heft 1.

Aktenzeichen 405/65.3 BMO-Bahnen.

Ludwig, Dieter u. a.: Zusammenfassung der Ergebnisse des BMFT-Forschungsvorhabens. „Gemeinschaftsbetrieb Stadtbahn/Deutsche Bundesbahn am Beispiel des Raumes Karlsruhe“. (TV 8527 5, TV 8617 4, TV 8811 3, TV 9046 A/B). Karlsruhe 1994. VBK-Registratur: Akte Technischer Schlußbericht. Gemeinschaftsbetrieb Stadtbahn/Deutsche Bundesbahn am Beispiel des Raumes Karlsruhe“. (TV 8527 5, TV 8617 4, TV 8811 3, TV 9046 A/B). Karlsruhe 1994. VBK/AVG-Registratur. Keller T6, Fach 7 II-PL.

Ordner Bibliographie I. Bis 1996.

Ordner Bibliographie II. 1996–2001.

Ordner Bibliographie III. 2001 bis .

Ordner Artikel/Vorträge von Herrn Ludwig für VDV.

VBK Vertragsarchiv lfd. Nummer 278; Aktenzeichen 405/1/10/2.

Ordner „UVP Knielingen“. Keller T6, Fach 7 II-PL.

VBK Registratur Betriebshof West

Bundesverkehrsministerium: Brief an den Vorstand der Deutschen Bundesbahn und der Deutschen Reichsbahn: „Einsatz von Leichten Nahverkehrstriebwagen (LNT) im Mischbetrieb mit Regelfahrzeugen der Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs.“ Geschäftszeichen E 15/16.39.10/10 T 93 (1). Bonn, 22. Dezember 1993.

Bundesverkehrsministerium: Brief an das Eisenbahnbundesamt und die obersten Verkehrsbehörden der Länder: „Einsatz von Leichten Nahverkehrstriebwagen (LNT) im Mischbetrieb mit Regelfahrzeugen der Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs.“ Geschäftszeichen E 15/32.31.00/19 Va 95 (1). Bonn, 24. April 1995.

Lebensakten der Fahrzeuge Nr. 501 bis 520. Karlsruhe, VBK Betriebshof West.

Ordner GT8-100C/2S. Rahmensteifigkeit.

Verkehrsbetriebe Karlsruhe: Gemeinschaftsbetrieb Stadtbahn / Deutsche Bundesbahn am Beispiel des Raumes Karlsruhe. – Praxiserprobung Zweisystemfahrzeug – und – Systemwechselstelle –. Meilensteinbericht „Fahrzeugvariante Gleichstrom/Wechselstrom“. Karlsruhe, ohne Jahresangabe.

Archive / Büros Mitarbeiter VBK/AVG

Akte 25 Jahre AVG 1957 – 1982. Aus Archiv Bruder. Archiv Allgeier. Aktenzeichen A-37.

Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH: Zusammenstellung: „Aufstellung der Finanzierungsmittel ohne Darlehen.“ Karlsruhe, 6. März 1980. Aus Archiv Bruder. Archiv Allgeier. Aktenzeichen A-36.

Ludwig, Dieter: Vortrag auf der VDV-Jahrestagung in Erfurt, 21./22. Juni 2005. Archiv Allgeier. Aktenzeichen A-6.

Ludwig, Dieter: Vortrag in Passau 2008, Arbeitsstand vom 17. Januar 2008. Archiv Allgeier. Aktenzeichen A-6.

Ministerium des Großherzoglichen Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten: Konzession für den Bau und Betrieb einer elektrischen Straßenbahn in Karlsruhe sowie zwischen Karlsruhe und Durlach. Karlsruhe, 17. Juni 1903. Abschrift. Aus Archiv Bruder. Archiv Allgeier Aktenzeichen A-40.

Ordner Stadtbahn. Gutachten 1975. Archiv Lorenz (Büro VBK).

Ordner U-Strab-Planung 1. 1983 bis 1996. Archiv Lorenz (Büro VBK).

Stadtwerke Karlsruhe – Verkehrsbetriebe –: Drechsler, Georg: Aktenvermerk „Einsatz von Dortmunder Gelenktriebwagen bei den Verkehrsbetrieben Karlsruhe.“ Karlsruhe, 01. Juli 1981. Archiv Strähle.

Text „Oberbürgermeister Klotz und die Albtalbahn.“ Unbekannter Verfasser aus dem Hause AVG. Ohne Jahresangabe. Ohne Ortsangabe. (Laut Aussage von Herrn Rupert Bruder, früherer kaufmännischer Leiter von VBK, AVG und KVV, ein Text anlässlich der Trauerfeier nach dem Tod von Günther Klotz verfasst.) Aus Archiv Bruder. Archiv Allgeier Aktenzeichen A-40.

VBK: Zweisystem-Stadtbahn Karlsruhe-Bretten. Medienresonanz auf die Eröffnung am 24.9.1992. Stand Januar 1993. Archiv Allgeier. Ordnungszeichen K-3.

VBK: Zweisystem-Stadtbahn Karlsruhe-Bretten. Medienresonanz auf die Eröffnung am 24.9.1992. 1. Nachtrag März 1993. Archiv Allgeier. Ordnungszeichen K-3.

Internet

(alphabetisch sortiert nach der URL)

[http://articles.tutorialonline.info/portal/language-de/Deutsche%reichsbahn%20\(1945%E2%80%931993\)](http://articles.tutorialonline.info/portal/language-de/Deutsche%reichsbahn%20(1945%E2%80%931993)). Zugriff 21. Juni 2013.

<http://city2015.cousin.de/papier991.html>. Zugriff 16. Juni 2012.

<http://city2015.cousin.de/netzakad2.gif>. Zugriff 16. Juni 2012.

http://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Datei:karlsruhe_Tramwaymap1885.png. Zugriff 15. August.2012.

http://de.wikipedia.org/wiki/Badische_Lokal-Eisenbahnen. Zugriff 21. Februar 2010.

[http://de.wikipedia.org/wiki/Bahnreform_\(Deutschland\)](http://de.wikipedia.org/wiki/Bahnreform_(Deutschland)).Zugriff 04. Dezember 2010.

<http://de.wikipedia.org/wiki/Bienwaldbahn>. Zugriff 15. Januar 2012.

<http://de.wikipedia.org/wiki/Bretten>. Zugriff 02. Oktober 2011.

http://de.wikipedia.org/wiki/DB-Baureihe_420. Zugriff 08.09.2010.

http://de.wikipedia.org/wiki/DB-Baureihe_628. Zugriff 09. Juli 2012.

http://de.wikipedia.org/wiki/DB-Baureihe_E_41. Zugriff 09.09.2010.

http://de.wikipedia.org/wiki/Dieter_Ludwig. Zugriff 05. September 2011.

<http://de.wikipedia.org/wiki/Gotthardbahn>. Zugriff 25. Mai 2010.

[http://de.wikipedia.org/wiki/GT8_\(Dortmund\)](http://de.wikipedia.org/wiki/GT8_(Dortmund)). Zugriff 13. Juni 2012.

http://de.wikipedia.org/wiki/Hamburger_Verkehrsverbund. Zugriff 20. August 2011.

<http://de.wikipedia.org/wiki/Hardtbahn>. Zugriff 07. August 2010.

<http://de.wikipedia.org/wiki/Hardtbahn>. Zugriff 21. Juni 2011.

[http://de.wikipedia.org/wiki/Karlsbad_\(Baden\)](http://de.wikipedia.org/wiki/Karlsbad_(Baden)). Zugriff 30. November 2010.

http://de.wikipedia.org/wiki/Karlsruhe_Lokalbahn. Zugriff 22. November 2010.

<http://de.wikipedia.org/wiki/Katzbachbahn>. Zugriff 13. März 2011.

<http://de.wikipedia.org/wiki/Kraichtalbahn>. Zugriff 13. März 2011.

http://de.wikipedia.org/wiki/Kreisreform_Baden-W%C3%BCrttemberg. Zugriff 13. November 2010.

http://de.wikipedia.org/wiki/Landkreis_Pforzheim. Zugriff 10. November 2010.

http://de.wikipedia.org/wiki/Landkreis_Pforzheim. Zugriff 10. November 2010.

http://de.wikipedia.org/wiki/M%C3%BCnchner_Verkehrs-_und_Tarifverbund. Zugriff 20. August 2011.

http://de.wikipedia.org/wiki/Neff_GmbH. Zugriff 28. September 2011.

<http://de.wikipedia.org/wiki/Rheinstetten>. Zugriff 26. Dezember 2010.

http://de.wikipedia.org/wiki/Stra%C3%9Fenbahn_Hamburg. Zugriff 06. August 2012.

<http://de.wikipedia.org/wiki/Stutensee>. Zugriff 27. Dezember 2010.

http://de.wikipedia.org/wiki/_Verkehrs-_und_Tarifverbund_Stuttgart. Zugriff 20. August 2011.

Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften L75/29. Vom 15.3.2001. DE. Richtlinie 2001/14/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2001 über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung. <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2001:075:0029:0046:DE:PDF>. Zugriff 18. Juli 2012.

S-Bahn << Weblog zur Frankenbahn. <http://frankenbahn.wordpress.com/S-Bahn/>. Zugriff 25. Mai 2010.

Deeg, Ramona: KVV-Gründer Dieter Ludwig: „Mein Rat ist immer noch gefragt.“ Interview mit Dieter Ludwig zum 70. Geburtstag. http://ka-news.de/region/karlsruhe/KVV-Gruender-DieterLudwig_70. Vom 15. Juli 2009. Zugriff 05. September 2011.

Auszug aus Stadtplan Karlsruhe. Bearbeitet von Bruce, Streckenverläufe von René Herb und Mueck. Karlsruhe. Grundlage: © Stadt Karlsruhe, Liegenschaftsamt. Auf: http://ka.stadtwiki.net/Datei:Plan_Neureut_S-Bahn.jpg. Zugriff 14. August 2012.

Lauer, Martin: Streckenkarte der Karlsruher Straßenbahn, um 1930, Stand 29. Januar 2006. Wikimedia Commons: http://commons.wikimedia.org/wiki/Image:Karlsruhe_Tramwaymap_1930.png. Auf http://ka.stadtwiki.net/Datei:Karlsruhe_Tramwaymap_1930.png. Zugriff 26. Dezember 2010.

http://ka.stadtwiki.net/Gerhard_Seiler. Zugriff 10. April 2012.

http://ka.stadtwiki.net/Kombilösung_Entstehungsgeschichte. Zugriff 14. August 2011.

http://ka.stadtwiki.net/Kombilösung_Vorhaben. Zugriff 19. Juni 2012.

http://ka.stadtwiki.net/Regionalverband_Mittlerer_Oberrhein. Zugriff 15. Juni 2012.

<http://ka.stadtwiki.net/Rheinstadt>. Zugriff 29. August 2010.

http://ka-stadtwiki.net/Dieter_Ludwig. Zugriff 25. Mai 2010.

Bossert, Eric: Geschichte der Rheinbrücke Maximiliansau. Regelmäßige Fährverbindungen zwischen Knielingen und Pfortz. Maximiliansau 2006. Unter: <http://maximiliansau.gmxhome.de/Rheinbrücke/Rheinbrücke.html> sowie untergeordnete Seiten: <http://maximiliansau.gmxhome.de/Rheinbrücke/ErsteFesteBrücke.html> und <http://maximiliansau.gmxhome.de/Rheinbrücke/ZweiteFesteBrücke.html>. Zugriff 29. April 2012.

Salzburger Nachrichten. Salzburg, 12. September 2009. <http://search.salzburg.com/articles/5964062>. Zugriff 25. Mai 2010.

<http://svenjachnig.bahnpicture.de/HTML/B-Wagen.htm>. Zugriff 03. Dezember 2010.

<http://svenjachnig.bahnpicture.de/HTML/B-Wagen.htm>. Zugriff 03. Dezember 2010.

<http://umverka.de/hefta/heft107/chronik-U-Strab.html>. Zugriff 15. Juni 2012.

http://wapedia.mobi/de/Gebietsreform_in_Baden-W%C3%BCrttemberg. Zugriff 13. November 2010.

Wapedia – wiki: Niederflurtechnik. Unter: <http://wapedia.mobi/de/Niederflurtechnik>. Zugriff 22. November 2010.

Stadt Karlsruhe: Stadtzeitung. Karlsruhe, 18. Oktober 1996. Teil 7.
<http://web.archive.org/web/19961108105500/http://www.karlsruhe.de/Aktuell/Stadtzeitung/sz427.htm>. Zugriff, 05. September 2011.

Welt Online: 90. Geburtstag. Helmut Schmidt berauscht mit seiner Nüchternheit. Berlin 22.12.2008. <http://welt.de/103769349>. Zugriff 06. Juli 2012.

<http://www.78er.de/BIM/BIM08091/0892/0892.html>. Zugriff 22. November 2010.

Allianz pro Schiene: Renaissance des regionalen Schienenverkehrs in Deutschland. Hintergrund: Regionalisierung des Schienenverkehrs. <http://www.allianz-pro-schiene.de/personenverkehr/hintergrund-regionalisierung/>. Zugriff 04. Dezember 2010.

Pressemitteilung der Allianz pro Schiene vom 13. Mai 2010: vzbv-Studie: Verschwendung von Regionalisierungsmitteln? „Schwarz-Weiß Malerei hilft nicht weiter“. Berlin 2010. <http://www.Allianz-pro-Schiene.de/Presse/Pressemitteilungen/2010/22-vzbv-studie-verschwendung-regionalisierungsmittel/>. Zugriff 14. Mai 2010.

Allianz pro Schiene: Regionalisierungsmittel. <http://www.allianz-pro-schiene.de/service/glossar/regionalisierungsmittel/>. Zugriff 04. Dezember 2010.

<http://www.avg.info>. Menüpunkt Infrastruktur/Zugangsbedingungen und Preise, Download http://213.144.24.67/avg/documentenpool/Trassenpreiskataloge/100308:Streckendatenblatt_Albtalbahnhof.pdf. Zugriff 17. November 2010.

http://www.avg.info/fileadmin/userupload/avg/pdf/infrastruktur/110830_Stationen_Internet.pdf. Zugriff 14. Juli 2012.

Streckenblatt Albtalbahnhof. „9420 Albtalbahnhof – Bad Herrenalbf, 9421 Busenbach – Ittersbach“. <http://www.avg.info/infrastruktur/albtalbahnhof.html>. Zugriff 17. November 2010.

<http://www.avg.info/infrastruktur/albtalbahnhof.html>. Zugriff 02. Juni 2011.

<http://www.avg.info/infrastruktur/kraichgaubahn.html>. Zugriff 02. Juni 2011.

<http://www.avg.info/infrastruktur/Kraichtalbahnhof.html>. Zugriff 14. Mai 2011.

<http://www.avg.info/infrastruktur/pfinztalbahnhof-der-avg.html>. Zugriff 02. November 2011.

<http://www.avg.info/oepnv/buslinien/kraichgau.html>. Zugriff 13. Juni 2012.

<http://www.avg.info/oepnv/schienenfahrzeuge/gt8-100d2s-m.html>. Zugriff 10. Juli 2011.

<http://www.avg.info/oepnv/schienenfahrzeuge/gt8-80c.html>. Zugriff 09. Juni 2011.

<http://www.avg.info/oepnv/schienenfahrzeuge/gt8-80c-panorama.html>. Zugriff 09. Juni 2011.

<http://www.avg.info/schienenfahrzeuge.html> und untergeordnete Seiten/Menüpunkte. Zugriff 07. April 2012.

<http://avg.info/geschichte1957-bis-1959/html>. Zugriff 07. April 2012

<http://www.badische-schwarzwaldbahn.de>. Zugriff 25. Mai 2010.

<http://www.bak-bretten.de/texte/wp2009/11/117die-malag-werke/>. Zugriff 28. September 2011.

<http://www.berliner-untergrundbahn.de/profil1.htm>. Zugriff 14. August 2011

Berliner Zeitung vom 11.12.1995: Förster, Andreas: Rainer Eppelmann will jetzt eine alte Affäre aufklären. Der ‚Putsch‘ des Adjutanten. <http://www.berliner-zeitung.de/newsticker/rainer-eppelmann-will-jetzt-eine-alte-afaere-aufklaeren-der-putsch-des-adjutanten,10917074,9051338.html>. Zugriff 08. Januar 2011.

<http://www.bev.bund.de/bahnreform.htm>. Zugriff 04. Dezember 2010.

<http://www.Buzer.de/Gesetz/3895/>. Zugriff 17. November 2010.

<http://www.cousin.de/city2015/zirkel.html>. Zugriff 19. Juli 2011.

<http://de.wikipedia.org/wiki/Kraftpost>. Zugriff 05. Juni 2010.

Rheinland-Pfalz-Takt. Wir bewegen unser Land: 15.12.02: Reaktivierung der Strecke Wörth – Lauterbourg: [http://www.der-takt.de/presse/pressearchiv/news-details/?loadinfo=none&tx_ttnews\[tt_news\]=31458tx:ttnews\[backPid\]=51&no_cache=1&font=inc](http://www.der-takt.de/presse/pressearchiv/news-details/?loadinfo=none&tx_ttnews[tt_news]=31458tx:ttnews[backPid]=51&no_cache=1&font=inc). Zugriff 15. Januar 2012.

<http://www.deutschebahn.com/site/bahn/de/konzern/geschichte/themen/gruendung/bahnreform.html>. Zugriff 4. Dezember 2010.

<http://www.diekombiloesung.de>. Zugriff 13. Juni 2012.

<http://www.diekombiloesung.de/kombiloesung/projekt.html>. Zugriff 16. Juni 2012.

<http://www.diekombiloesung.de/kombiloesung/projekt.html>. Zugriff 19. Juli 2012.

Pressemeldung der Gemeinde Eggenstein-Leopoldshafen vom 07. Juli 2010. („Mit freundlicher Genehmigung der BNN“) Internet: http://www.egg-leo.de/wDeutsch/pressemeldungen/pressemeldung_detail.php?Id=83029982. Zugriff 12.06.2012.

„Bahn-Datenaffäre: Die ewige Hatz auf Hartmut Mehdorn.“ FAZ.net. Frankfurt am Main, 10. Februar 2009. <http://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/unternehmen/bahn-datenaffaere-die-ewige-hatz-auf-hartmut-mehdorn-1770609.html>. Zugriff 28. Juli 2012.

Focus-Online: Bahn-Subventionen. Fass ohne Boden. Vom 20. April 2004. http://www.focus.de/finanzen/news.bahn-subventionen_aid_80757.htm. Zugriff 04. Dezember 2010.

Bundesministerium der Justiz: Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz – GVFG). <http://www.gesetze-im-Internet.de/gvfg/BJNR00239071.html>. Zugriff 17. November 2010.

<http://www.gruene-karlsruhe.de/fileadmin/gruene-karlsruhe/ovs/Durlach/doc/DuRb0201.doc>. Zugriff 18.03.2012.

Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz – RegG) im Internet auf www.juris.de. Zugriff 04. Dezember 2010.

"Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 11. Dezember 1987 (BGBl. I S. 2648), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 8. November 2007 (BGBl. I S. 2569) geändert worden ist" Stand: Zuletzt geändert durch Art. 1 V v. 8.11.2007 I 2569. Ein Service des Bundesministeriums der Justiz in Zusammenarbeit mit der juris GmbH – www.juris.de. <http://www.juris.de>. Zugriff 12. Juni 2012.

<http://ka.stadtwiki.net/index.php?title=Pfinztal&oldid=429235>. Version vom 27. Januar 2012. Zugriff am 14. September 2013.

Rede Heinz Fenrich zur Ausstellungseröffnung 100. Geburtstag OB Günther Klotz am 21. März 2011.

http://www.karlsruhe.de/b4/stadtverwaltung/oberbuergemeister/reden/reden_2/HF_sections/content/1300876991230/ZZjXMa6hyjQMJb/110321-%20100.%20Geb.%20Klotz-%20Ausstellung.pdf. Zugriff 28. Juli 2012.

Stadt Karlsruhe: Beteiligungsbericht 2011. S. 95.

http://www.karlsruhe.de/b4/stadtverwaltung/stadtfinanzen/beteiligungsbericht/HF_sections/content/ZZk0xycD22ZOil/ZZkBKFeADKaxLo/Beteiligungsbericht_2011.pdf. Zugriff 07. August 2012.

<http://www.karlsruhe.de/kultur/stadtgeschichte/biographien/benz>. Zugriff 30. Mai 2012.

<http://www.karlsruhe.de/kultur/stadtgeschichte/biographien/drais>. Zugriff 22. Februar 2010.

<http://www.karlsruhe.de/kultur/stadtgeschichte/biographien/klotz>. Zugriff 07. Mai 2010.

<http://www.karlsruhe.de/kultur/stadtgeschichte/biographien/tulla/>. Zugriff 07. Mai 2010.

<http://www.kraftpost.de/neu/geschichte.htm>. Zugriff 05. Juni 2010.

www.kvv.de/fahrkarten/fahrkarten-preise/tageskarten.html. Zugriff am 18.09.2013

<http://www.kvv.de/unternehmen-kvv/organisation/aufgaben-des-kvv.html>. Zugriff 21. August 2011.

<http://www.mdr.de/lexi-tv/verkehr/artikel20774.html> vom 30. März 2011. Zugriff 21. Juni 2013.

http://www.privatbahn.de/Esslinger_Lieferliste.html. Zugriff 14. Mai 2011.

<http://www.privat-bahn.de/NE81.html>. Zugriff 28. April 2011.

http://www.privat-bahn.de/NE81_Lieferliste.html. Zugriff 14. Mai 2011.

„S2: Durmersheim verpasst den Anschluss und bremst die S2 aus (23.11.2003).“

<http://www.spd-durmshheim.de/news/S2.htm>. Zugriff 18. Dezember 2010.

<http://www.stadtschnellbahn-berlin.de/strecken/01/index.php>. Zugriff 12. April 2010.

http://www.stoppt-den-stadtbahntunnel.de/index_b.htm#Fehlplanung. Zugriff 14. August 2011.

http://www.stoppt-den-stadtbahntunnel.de/index_b.htm. Zugriff 19. Juli 2011.

<http://www.stoppt-den-stadtbahntunnel.de/zitate.html>. Zugriff 10. April 2012.

<http://www.stutensee.de/rathaus/zahlenda/index.html>. Zugriff 27. Dezember 2010.

„Unesco-Urkunde für Benz-Patent überreicht“. Internet: <http://www.unesco.de/5876.html>. Zugriff 28. Mai 2012.

http://www.uni-protokolle.de/Lexikon/Antonio_Meucci. Zugriff 13.06.2010.

http://www.uni-protokolle.de/Lexikon/Geschichte_des_Telefons. Zugriff 13.06.2010

Verkehrsclub Deutschland (VCD) (Hrsg.): Kreisfairkehr Karlsruhe. Herbst 2000. Internet http://www.vcd.org/karlsruhe/kreisfairkehr/kf_0003/ustrab.html. Zugriff 15. Juni 2012.

http://www.vcd.org/karlsruhe/kreisfairkehr/kf_0103/forum.html. Zugriff 31. Juli.2011.

Wedebuch.de: LNT-Bedingungen: Verlautbarung des Bundesministeriums für Verkehr: E 15/32.31.00/19 Va 95 (1) vom 24. April 1995: „Besondere Bedingungen für das Verkehren von leichten Nahverkehrstriebwagen (LNT) im Mischbetrieb mit Regelfahrzeugen der Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs. <http://www.wedebuch.de/gesetze/betrieb/Intbed.htm>. Zugriff 20. Juli 2011.

<http://www.werkbahn.de/eisenbahn/lokbau/bbc.htm>. Zugriff 03. Dezember 2010.

Vereinbarung über die Eingliederung der Gemeinde Neureut in die Stadt Karlsruhe. <http://www1.karlsruhe.de/Stadt/Stadtrecht/s-0-9.htm>. Zugriff 27.06.2007.

Filme / Videos

3Sat: Nano: Das Karlsruher Modell. Bericht von Kerstin Brakebusch. ard/zdf 2006. Sammlung Allgeier, Ordnungszeichen AVG4. Titel Nr. 1. Bericht Nr. 3.

Autolegenden. Gottlieb Daimler. SWR 2011, Ausstrahlung 22. Mai 2011.

ABB Henschel AG: Eine Idee bahnt sich ihren Weg. Die Zweisystem-Stadtbahn. Produktion: Ecomedia / Schomann Filmproduktion Hamburg 1994. Sammlung Allgeier, Ordnungszeichen AVG3. Titel Nr. 1.

Deutsche Bundesbahn; Deutsche Reichsbahn (Hrsg.): Bahnmagazin. Mit Beitrag über das „Karlsruher System“. Produktion Kiehnstein TV. Redaktion Rüdiger Meyer, Rüdiger Niemi. Gesamtleitung Hanns-J. Kocks. Wiesbaden 1992. Sammlung Allgeier, Ordnungszeichen AVG3. Titel Nr. 4. Bericht Nr. 2.

Karlsruher Verkehrsverbund (Hrsg.): Der Karlsruher Verkehrsverbund. Imagefilm des Karlsruher Verkehrsverbundes. AV Studio Jochen Heine. Karlsruhe 2000. Sammlung Allgeier, Ordnungszeichen AVG3. Titel Nr. 2.

Nold, Michael: Die Murgtalbahn. Impressionen der Eröffnungsfeier der Stadtbahn ins Murgtal vom 15.Juni 2002. Ein Film von Michael Nold mit Unterstützung des TSNV e. V. Karlsruhe. Karlsruhe 2002. Sammlung Allgeier, Ordnungszeichen AVG3. Titel Nr. 3.

RaiLPASSION: Video Nr. 10. Ein Film von Nello Giambi und Philippe Hérisse. Juli 2008. Sammlung Allgeier, Ordnungszeichen AVG5. Titel Nr. 1.

SDR; SWF: bw – unser Land: Trambahn auf neuen Wegen. Das zukunftsorientierte Nahverkehrsmodell von Karlsruhe. Ein Film von Hagen v. Ortloff. Produktionsleitung Klaus Ritter. Redaktion Georg Felsberg. Landesprogramm Baden-Württemberg SDR/SWF 1992. Sammlung Allgeier, Ordnungszeichen AVG_K1. Titel Nr. 1.

SDR; SWF: Abendschau Baden-Württemberg: „Schienen-Sensation“. Bericht über die bevorstehende Eröffnung der Stadtbahnlinien „B“ Karlsruhe – Bretten. Autor Hagen v. Ortloff. Landesprogramm Baden-Württemberg SDR/SWF 1992. Sammlung Allgeier, Ordnungszeichen AVG_K1. Titel Nr. 2.

Stadt Stutensee (Hrsg.): Stadtbahn Karlsruhe – Stutensee. Die erste Fahrt am 20. September 1997. Videodokumentation der ersten Fahrt. Redaktion M. Zawichowski (Hauptamt Stutensee). Stutensee 1997. Sammlung Allgeier, Ordnungszeichen AVG2. Titel Nr. 2.

SWR – Sendereihe Eisenbahnromantik: 100 Jahre Albtalbahn. Ein Film von Harald Kirchner. Redaktion: Hagen v. Ortloff. Leitung der Sendung: Peter Latzel. Baden-Baden / SWR 1998. Sammlung Allgeier, Ordnungszeichen AVG1. Titel Nr. 1.

SWR – Sendereihe Eisenbahnromantik: Unschlagbar – der Nahverkehrshit von Karlsruhe. Ein Film von Hagen v. Ortloff und Harald Kirchner. Redaktion: Hagen v. Ortloff. Leitung der Sendung: Peter Latzel. Baden-Baden / SWR 2002. Sammlung Allgeier, Ordnungszeichen AVG1. Titel Nr. 2.

SWR – Sendereihe Eisenbahnromantik: Eisenbahnsommer 2002. Mit Filmen von Susanne Mayer-Hagmann und Hagen v. Ortloff. Produktionsleitung Ingrid Eckerle. Redaktion Hagen v. Ortloff. Leiter der Sendung Peter Latzel. Baden-Baden / SWR 2002. Sammlung Allgeier, Ordnungszeichen AVG_K2. Titel Nr. 1, Bericht 2 „Murgtalbahn“.

SWR; Landesschau unterwegs: Das Tra(u)mland von Karlsruhe. Eine Straßenbahn verbindet Menschen und Region. Ein Film von Jörg Brillen. Redaktion Michaela Funk. Leitung Felicitas Wehnert. SWR 2003. Sammlung Allgeier, Ordnungszeichen AVG1. Titel Nr. 3.

SWR: Interview mit Dieter Ludwig in Frank Elstners „Menschen der Woche“. 3. Programm SWR. 06. Februar 2010. Sammlung Allgeier, Ordnungszeichen AVG6. Titel Nr. 1.

VGB Verlagsgruppe Bahn – Rio Grande Video. JS-Filmproduktion: Video-Express 94. Redaktion Joachim Schmidt, Wolfgang Schumacher. Fürstentfeldbruck 2009. Sammlung Allgeier, Ordnungszeichen VBK1.

Interviews

Interview mit Peter Forcher am 14. Februar 2003.

Interview mit Georg Drechsler im Februar 2005.

Interview mit Ulrich Braun, Leiter des Stadtplanungsamts Bretten, April 2005.

Interview mit Dirk Seidemann im Dezember 2006.

Interview mit Horst Stammler am 18 und 19. Dezember 2006.

Interview mit Martin in der Beek am 30. Januar 2007.

Interview mit Rupert Bruder am 03. Mai 2007.

Interview mit Rupert Bruder am 24. Juni 2007.

Interview mit Horst Stammler am 19. und 20. November 2007.

Interview mit Rupert Bruder am 06. Dezember 2007.

Interview mit Dr.-Ing. E.h. Dieter Ludwig am 19. Februar 2008.

Interview mit Horst Emmerich am 21. Februar 2008.

Interview mit Prof. Dr. Gerhard Seiler am 05. März 2008.

Interview mit Paul Metzger am 22. Januar 2010.

Interview mit Volker Dürr am 21. Juli 2010.

Interview mit Siegfried Lorenz am 16. August 2010.

Interview mit Carsten Strähle am 22. August 2010.

Interview mit Günter Metz, Ortsvorsteher von Ittersbach, am 12. November 2010.

Interview mit Eugen Kern, ehemaliger Ortsvorsteher von Ittersbach, am 12. November 2010.

Interview mit einer Mitarbeiterin der Personalabteilung der Firma Nero AG am 12. November 2010.

Interview mit Horst Stammler am 22. Dezember 2010.

Interview mit Peter Forcher am 28. Dezember 2010 und 07. Januar 2011.

Interview mit Michael Kögel, Stadtbaumeister Stutensee. 04. Januar 2011.

Interview mit Martin in der Beek am 24. Februar 2011.

Interview mit Klaus Lang am 23. März 2011.

Interview mit Prof. Dr. Rolf Funck am 18. April 2011.

Interview mit Prof. Dr. Werner Rothengatter am 25. Juli 2011.

Interview mit Dr. Detlef Ziemann, Controller der BVG, am 06. September 2011.

Interview mit Gerhard Schnaitmann, NVBW, am 28.12.2011.

Interview mit Frank Ehemann am 25. Januar 2012.

Interview mit Dr. Klaus Lösch am 05. April 2012.

Interview mit Carsten Strähle am 15. April 2012.

Interview mit Carsten Strähle am 24. Juni 2012.

Interview mit Volker Dürr am 28. Juni 2012.

Interview mit Carsten Strähle am 02. Juli und am 08. Juli 2012.

Interview mit Uwe Konrath am 13. Juli 2012.

Interview mit Rupert Bruder am 15. Juli 2012.

Interview mit Dr. Reinhard Bickelhaupt am 12. und am 16. Juli 2012.

Mehrere Gespräche mit Klaus Bindewald

Diverse Gespräche mit Dr. Bastian Chlond, Institut für Verkehrswesen, Karlsruher Institut für Technologie.

Vortrag Dieter Ludwig am 08. März 2010. Im Badischen Brauhaus, Karlsruhe.